



FERROVIE DELLO STATO

REGOLAMENTO

PER LA

CIRCOLAZIONE DEI TRENI

RISTAMPA 1936-XIV

Edizione 1923 aggiornata con l'aggiunta dell'Appendice N. 1 (O. S. 118-1929-VIII, 49-1930-IX) e del nuovo Allegato II (O. S. 1931-X) e con le modificazioni di cui agli O. S. 58-1932-X, 107-1932-X, 241-1933-XII, 242-1933-XII, 8-1934-XII, 163-1934-XII, 118-1935-XIII, 123-1935-XIII, 164-1935-XIII, 169-1935-XIII, 183-1935-XIII, 47-1936-XIV e 54-1936-XIV.

ROMA

ANONIMA TIPOGRAFICA EDITRICE LARIALE

Via Francesco De Sanctis, 9

1936-XIV



REGOLAMENTO

PER LA

CIRCOLAZIONE DEI TRENI

Art. 1.

Dirigenza del movimento.

1. La corsa dei treni è regolata in ogni stazione, raddoppio o posto di movimento, da un *dirigente il movimento*, che deve essere stato a ciò dichiarato idoneo da apposita commissione d'esame e che porta in servizio uno speciale distintivo. Il dirigente il movimento deve compilare il rapporto sul movimento dei treni, modulo M-42, ed il registro di consegna, modulo M-55, in modo che da essi costantemente risulti la situazione esatta dell'andamento dei treni.

2. Fra i dirigenti che si succedono in servizio nella stessa località saranno fatte consegne scritte sul registro M-55, dalle quali il dirigente che subentra deve poter rilevare senza incertezze, quali siano le prescrizioni compiute dal dirigente che lascia il servizio e quali siano quelle ancora da compiere sia in dipendenza della effettuazione o soppressione già avvisata di treni straordinari, sia in dipendenza di ritardi, di anor-

malità, ecc. avvenuti durante il servizio dell'agente che lo ha preceduto e ciò anche quando la consegna non avvenga in contraddittorio.

3. Il dirigente cessante deve firmare la consegna scritta apponendovi la data e l'ora e deve apporre la firma anche sul modulo M-42 compilato fino al momento in cui egli lascia il servizio. Il subentrante, appena entra in servizio, ha l'obbligo di prendere cognizione della consegna e di apporvi a sua volta la firma indicando anche l'ora quando la consegna non avvenga in contraddittorio.

4. Il dirigente cessante sarà tenuto a rispondere delle consegne incomplete; dovrà però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto prendere in altro modo cognizione delle condizioni del servizio e provvedere al riguardo.

La mancanza di esplicita annotazione sul registro M-55 del lavoro fatto o da farsi implica sempre, per il dirigente subentrante, l'obbligo di accertarsi che il cessante abbia provveduto a quanto occorreva (ordini, prescrizioni, correntali, conferme, avvisi, ecc.) senza che per ciò venga diminuita la responsabilità di quest'ultimo agente.

5. Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è contemporaneamente ripartita fra vari agenti debbono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni ed i treni che ciascuno deve ricevere o licenziare; saranno pure stabiliti i rapporti di dipendenza fra i vari dirigenti per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle conseguenti responsabilità individuali, quando fra i treni non vi sia indipendenza di movimento.

6. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consiglino un funzionario di grado superiore al dirigente — purchè abilitato al servizio movimento — può avocare a sè la dirigenza del movimento esonerandone con ordine scritto il dirigente.

7. Su determinate linee a scarso traffico, la circolazione dei treni potrà essere regolata, anzichè da dirigenti locali, di cui il comma 1, da un dirigente detto *dirigente unico*; invece su determinate linee a traffico intenso, nel regolare la circolazione dei treni, potrà intervenire insieme coi dirigenti locali, anche un *dirigente centrale*.

Art. 2.

Classificazione e denominazione dei treni e delle stazioni.

1. Si dice *treno* una locomotiva (1) con o senza veicoli, che debba viaggiare da una stazione, o località di servizio, ad altra determinata di una linea. Essa assume la denominazione e la qualità di treno all'atto della partenza dalla stazione di origine e la conserva durante la corsa, durante l'arrivo, la sosta e la partenza, nei punti intermedi alla sua corsa, e durante l'arrivo alla stazione terminale del suo viaggio; però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle stazioni o località di servizio, intermedie, deve considerarsi manovra (art. 9.₁).

(1) Col nome di locomotiva, nel presente regolamento, si intende designare anche qualsiasi tipo di carrozza automotrice.

E' pure da considerarsi *treno* una locomotiva, con o senza veicoli, che parte da una stazione per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella stazione stessa.

2. I treni si classificano in *ordinari*, *straordinari* e *supplementari*.

3. Sono *ordinari* i treni indicati tali nell'orario di servizio, o così dichiarati dalla Sezione Movimento, che si effettuano tutti i giorni, oppure una o più volte la settimana, per un determinato periodo di tempo; i treni ordinari che non si effettuano tutti i giorni si dicono *periodici*.

4. Sono *straordinari* i treni indicati tali nell'orario di servizio, quelli il cui orario viene dalle Sezioni Movimento o dai Capi Riparto diramato a parte, nonché quelli che si effettuano senza la precisa indicazione delle ore di partenza e di arrivo dalle singole stazioni o località di servizio, nel quale caso si dicono *ad orario libero*.

L'effettuazione dei treni straordinari compresi nell'orario di servizio, oppure con orario diramato a parte, è disciplinata dall'art. 15, quella dei treni ad orario libero dall'art. 28.

L'effettuazione di un treno straordinario può anche modificare l'orario di altri treni, o richiedere che non vengano effettuati, in tal caso nell'orario il suo numero o sigla viene contraddistinto con apposito segno (All. 1.₂).

Fra gli straordinari sono compresi i treni materiali (Art. 35) la cui corsa è disciplinata da particolari disposizioni e che vengono effettuati per trasporto di

materiali o per altri bisogni di servizio con carico e scarico sia nelle stazioni che in linea.

Devono essere considerati come straordinari anche i treni periodici quando si effettuano in giorno diverso da quello stabilito, ed i treni indicati ordinari per un determinato periodo quando si effettuano in un giorno non compreso nel periodo stesso.

Sono denominati *giornalieri* gli straordinari che, per disposizione della Sezione Movimento, debbono essere effettuati giornalmente per un periodo determinato o fino ad avviso contrario ed infine vengono detti *sussidiari* i treni straordinari prestabiliti per disimpegnare lo stesso servizio di altro treno quando questo non basti a compierlo.

5. I treni supplementari (Art. 16) sono la ripetizione di altri treni di cui prendono l'orario. Essi si effettuano per servizio viaggiatori o per altre esigenze, quando a ciò non si prestino treni straordinari previsti nell'orario di servizio (articolo 15).

I treni supplementari possono mettersi in circolazione in precedenza oppure a seguito dei treni normali dei quali sono la ripetizione. I treni supplementari in precedenza devono mettersi in circolazione con un anticipo, rispetto ai treni normali, quanto più possibile limitato. Non è ammessa la effettuazione che di un solo treno supplementare in precedenza ad un treno normale.

I treni supplementari prendono il numero o la sigla del treno normale di cui sono la ripetizione preceduto dalla parola « ante » se trattasi di supplementari in

precedenza e seguito dall'indicazione bis, ter, ecc. se trattasi di supplementari a seguito.

I treni supplementari in precedenza al normale possono mettersi in circolazione soltanto sulle linee a doppio binario.

6. Di regola i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono designati.

I treni designati esclusivamente con lettere sono da considerarsi *pari* o *dispari* secondo che hanno la direzione di quelli che sulla stessa linea portano rispettivamente numero pari o dispari.

7. Le linee sono divise in tronchi, le cui stazioni estreme sono denominate *capotronco* e vengono indicate nell'orario generale di servizio con apposito segno convenzionale.

Nelle località servite da più stazioni indicate in orario come capotronco, la principale è capotronco senza limitazione mentre le altre, dette *capotronco secondarie*, sono da considerarsi capotronco solo per i treni che da esse partono od arrivano direttamente senza far capo alla capotronco principale.

8. Le stazioni si distinguono inoltre in *stazioni di origine e di fine della corsa*; *stazioni di diramazione*; *di passaggio fra il semplice ed il doppio binario*; *estreme del foglio orario*: tutte le altre sono dette *stazioni intermedie*.

9. Nel presente regolamento, col nome generico di stazione, quando non sia fatta espressa eccezione, si intendono indicati oltre le stazioni propriamente dette, anche i raddoppi ed i posti di movimento.

Art. 3.

Nozioni fondamentali per la circolazione dei treni.

1. Sulle linee a doppio binario i treni percorrano il binario di sinistra rispetto alla loro corsa, binario che vien detto *legale*; quando eccezionalmente i treni debbano percorrere il binario di destra si dice invece che essi percorrono il binario *illegale*.

2. Nelle stazioni i treni debbono, di norma, essere ricevuti nel binario di più corretto tracciato e, quando vi abbiano fermata, in quello più adatto al loro servizio.

Nelle stazioni di linee a semplice binario, in caso di incrocio, ciascun treno deve essere ricevuto, di regola, nel binario di sinistra rispetto alla sua direzione di marcia.

Quando un treno debba essere ricevuto in binario deviato si applicano le norme stabilite dall'art. 14 comma 9.

3. Un treno di regola non deve giungere, transitare o partire da una stazione o località di servizio prima dell'ora stabilita dall'orario, fatta eccezione per i casi previsti negli articoli 25.¹⁷ e 35.⁷.

Sulle linee esercitate col sistema del dirigente unico, o del dirigente centrale, ed anche su altre determinate linee, tutte indicate nell'orario di servizio, potrà essere però ammesso, con le modalità risultanti dalle rispettive apposite norme, ad un treno di giungere transitare o partire, con anticipo sul proprio orario, purchè dell'anticipo sia dato preventivo avviso alle stazioni e località della linea interessata. Per i treni con viaggiatori la partenza con anticipo è am-

messa soltanto dalle stazioni nelle quali non debbono fare servizio viaggiatori.

Ogni treno, salvo ordine apposito, deve rispettare gli incroci e le precedenza che sono indicate in orario.

4. I treni, salvo ordine in contrario, debbono rispettare tutte le fermate prescritte dall'orario. In caso di ritardo però si dovrà procurare di abbreviarne la durata (Art. 18.₇); dovranno inoltre essere soppresse le fermate che non servono per servizio viaggiatori e non siano altrimenti necessarie (Art. 14.₁₀).

5. I treni che si seguono possono essere distanziati:

- col tempo;
- col telegramma del *giunto* (Art. 5.₂) o del *consenso telegrafico* (Art. 5.₄);
- col *blocco* (comma 8).

6. Quando il distanziamento è fatto col tempo un treno non deve seguirne un altro ad intervallo minore di dieci minuti, salvo le eccezioni ammesse dal successivo comma 9 per brevi tratti comuni a più linee; però anche col distanziamento a tempo dovrà fra due treni susseguentisi essere mantenuta la distanza di almeno un chilometro.

7. Col telegramma del *giunto* o del *consenso* i treni sono distanziati dal tratto che corre fra due stazioni in comunicazione telegrafica o telefonica. Anche con questo sistema si deve mantenere sempre fra i treni il distanziamento minimo prescritto dal precedente comma ed inoltre si debbono osservare le disposizioni seguenti:

Sulle linee esercitate col regime del *giunto* le stazioni non possono licenziare nessun treno se prima

non hanno ricevuto dalla stazione successiva l'avviso che il treno precedentemente partito nella stessa direzione vi è giunto completo. Tale avviso non occorre sulle linee a semplice binario quando fra due treni che dovrebbero seguirsi viene ad essere interposto un altro treno viaggiante in senso opposto.

Sulle linee esercitate col regime del *consenso telegrafico* le stazioni non possono licenziare un treno se prima non hanno chiesto ed ottenuto dalla successiva l'avviso di « via libera ».

La stazione alla quale viene rivolta la domanda di consenso deve concederlo solo quando sia giunto in essa completo il treno precedente e, sulle linee a semplice binario, con la condizione che sia arrivato nella stazione che ha chiesto il consenso l'ultimo treno che le è stato inviato in senso opposto.

Sulle linee esercitate col giunto quando, per spostamento di incrocio, due treni vengono a seguirsi mentre tra l'uno e l'altro era prima intercalato un treno in direzione opposta si deve applicare, per la partenza del secondo treno, il consenso telegrafico.

8. Col *sistema di blocco* le linee sono suddivise in tratti, detti *sezioni di blocco*, delimitati da segnali fissi collegati fra loro in modo tale che non possano disporsi a via libera per la partenza o per il passaggio di un treno, se il treno precedente non abbia sgombrata la sezione e sulle linee a semplice binario nemmeno se fra due stazioni attigue si trovi un treno viaggiante in direzione opposta (1).

(1) Vedere Istruzione per i guardablocco ed i dirigenti il movimento circa l'esercizio del blocco.

9. Su tutte le linee non esercitate col sistema di blocco vige il regime del telegramma del giunto o del consenso ed in esse le stazioni ed il personale di linea, valendosi dei segnali fissi ed a mano, hanno l'obbligo di far osservare ai treni che si seguono il distanziamento prescritto dal precedente comma 6.

Per i brevi tratti comuni a più linee vi sono eccezioni, indicate nell'orario di servizio, che consentono di ridurre a 5 minuti la distanza fra i treni che si seguono.

10. Verificandosi interruzione nel funzionamento del telegrafo e del telefono si adotteranno le norme dell'art. 8.

Se la stazione che deve dare il giunto o il consenso non risponde alle insistenti chiamate, si deve procedere come se il telegrafo o il telefono non funzionassero (Art. 8.₃).

11. Verificandosi interruzione nel funzionamento del blocco saranno osservate le norme dell'art. 8.

Art. 4.

Norme per i dispacci di movimento.

1. I dispacci di movimento sono generalmente trasmessi per telegrafo, ma possono essere trasmessi anche per telefono. Quanto nel presente regolamento si riferisce al telegramma di movimento è da intendersi esteso, per le stazioni autorizzate a valersi del telefono, anche al fonogramma trasmesso con le speciali norme stabilite per tali comunicazioni.

2. I telegrammi riguardanti la circolazione dei treni (telegrammi di movimento) devono essere precisi, chiaramente compilati e, prima della trasmissione, firmati dal dirigente. I telegrammi di accettazione di incrocio e, di regola, quelli che non richiedono conferma o non sono di risposta debbono essere collazionati ripetendoli integralmente e della loro ripetizione si deve attendere l'inteso. Chi li riceve o li trasmette dovrà controfirmarli dopo il collazionamento prescritto.

3. I telegrammi in arrivo debbono essere prontamente comunicati al dirigente, ritirandone firma.

4. È vietato comunicare a voce i telegrammi, le conferme e le risposte. È obbligo del dirigente scrivere i telegrammi di movimento sul protocollo telegrafico o sull'apposito modulo M-107; in questo caso debbono essere riportati dal telegrafista sul protocollo telegrafico.

5. Il dirigente deve prendere frequentemente visione, in ufficio, dei telegrammi. Perciò potrà prescriversi per le grandi stazioni, che negli uffici telegrafici si tenga il duplicato dei telegrammi in arrivo, mentre per quelli in partenza può prescriversi il duplicato nell'ufficio dei dirigenti.

6. Nei telegrammi le stazioni saranno indicate col loro nome, per esteso, ed i treni col loro numero, o con la loro sigla, o con entrambi ripetuti in tutte lettere. Nella compilazione e nella trasmissione dei telegrammi il numero dei treni espresso in lettere dovrà essere scisso nei numeri semplici, isolati, che lo compongono.

Quando manchi il tempo o si tratti di comunicazioni non nuove può ammettersi la trasmissione in cifre

del numero dei treni e quella abbreviata del nome delle stazioni composto di due o più parole, purchè l'abbreviazione non possa generare equivoci. La trasmissione integrale in lettere è però obbligatoria nei telegrammi di annuncio di treni straordinari, di soppressione di treni, di accettazione d'incrocio, di libero transito ed in genere in tutti i telegrammi di movimento nei quali sono indicati più treni.

7. Quando è ammessa la corrispondenza telefonica per i dispacci di movimento questa deve essere disimpegnata direttamente dal dirigente, che dovrà scriverla sul protocollo attenendosi alle formule e formalità stabilite.

8. È vietato variare le formule stabilite pei telegrammi di movimento; ogni telegramma oltre il testo comprende il *preambolo*, l'*indirizzo* e la *chiusa* formati come segue:

PREAMBOLO: MOV. (*ufficio ricevente*) DA
(*ufficio mittente*) LI (*data di presentazione del telegramma; ossia il giorno, l'ora ed i minuti*).

INDIRIZZO: CS (*ricevente*) (*testo*).

CHIUSA: N. (*numero del telegramma*) (*firma del dirigente*) (*ora di trasmissione*).

9. Sul protocollo il numero del telegramma deve essere scritto nell'apposita linea, e la firma del dirigente subito dopo il testo senza lasciare spazio in bianco. Nella trasmissione invece il numero del tele-

gramma deve essere intercalato fra il testo e la firma del dirigente.

10. Nei telegrammi di partenza, del giunto ed in quello di rifiuto alla proposta di spostamento d'incrocio si omettono la data di presentazione, l'indirizzo ed il numero; indicazioni però che, meno l'indirizzo, dovranno figurare sul protocollo telegrafico. Quindi la trasmissione dei predetti telegrammi si riduce come segue:

« MOV. . . . (chiamata ufficio ricevente) . . . (chiamata ufficio mittente) . . . (testo) . . . (firma del dirigente) . . . (ora di trasmissione) ».

La stazione ricevente, pei telegrammi di partenza o del giunto, limita la ripetizione del telegramma al numero od alla sigla del treno o dei treni, facendo seguire la propria chiamata telegrafica; per il telegramma di rifiuto di spostamento incrocio (Art. 27.), limita la ripetizione alla parola « RIFIUTO » seguita dalla propria chiamata telegrafica.

11. La comunicazione telegrafica fatta col segnale di allarme « S.O.S. » (Art. 5.,₃) ha valore di telegramma di movimento.

Art. 5.

**Telegrammi di partenza, giunto, consenso,
libero transito e segnale di allarme.**

1. Per informare stazioni di speciale importanza o di diramazione dell'ora di partenza o di transito di

un treno, le stazioni indicate nella prefazione all'orario di servizio trasmettono, per ogni treno che inviano, il *telegramma di partenza*.

FORMULA 1: TR. ORARIO, (PARTITO o TRANSITATO *ora effettiva di partenza o di transito*).

Quando il treno fosse seguito da un supplementare:

FORMULA 2: TR. SEGUITO DAL BIS ORARIO, (PARTITO o TRANSITATO *ora effettiva di partenza o di transito*).

2. In relazione all'art. 3., una stazione avvisa la limitrofa precedente che un treno è arrivato o transitato completo trasmettendo il *telegramma del giunto*.

FORMULA 3: TR. GIUNTO.

Tardando una stazione a trasmettere questo telegramma sarà sollecitata col telegramma:

FORMULA 4: TR. ORARIO, (PARTITO o TRANSITATO) DATE GIUNTO.

3. Il telegramma del *giunto* dev'essere scrillo e trasmesso subito dopo che il treno è arrivato o transitato completo.

I dirigenti delle stazioni che devono ricevere il giunto provvederanno perchè l'apparato telegrafico sia attentamente presenziato e predisporranno il servizio in modo che, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza richieste, il treno che attendesse il

« giunto » possa essere licenziato appena questo sia pervenuto.

4. In relazione all'art. 3.7 ed anche quando l'adozione del consenso telegrafico sia voluta da altre speciali circostanze, esso deve essere chiesto col *telegramma del consenso*.

FORMULA 5: DATE CONSENSO TR. RISPETTO TR. (*ultimo treno già licenziato nella stessa direzione*).

La stazione che riceve tale richiesta, se su linea a semplice binario ed abbia inviato o da inviare un treno alla richiedente dopo l'ultimo ricevuto da questa, risponderà col telegramma:

FORMULA 6: AL N. GIUNTO A (*stazione richiedente*) TR. (*ultimo treno licenziato nella direzione opposta*) VIA LIBERA TR. (*treno per il quale è stato richiesto il consenso*).

— se su linea a doppio binario od anche a semplice quando la stazione non si trovi nella condizione predetta risponderà col telegramma:

FORMULA 7: AL N. VIA LIBERA TR.

5. La richiesta del consenso deve essere fatta da una stazione quando è prossima l'ora di partenza o di transito di un treno.

6. Sulle linee esercitate col regime del giunto, il dirigente che riconosca la necessità che un treno successivo all'ultimo ricevuto ritardi la sua corsa deve darne ordine alla stazione precedente col telegramma:

FORMULA 8: TR. ATTENDA A MIA VIA LIBERA.

La stazione che riceve quest'ordine lo conferma col telegramma :

FORMULA 9: TR. ATTENDERÀ A VOSTRA VIA LIBERA.

Però se il treno a cui si riferisce l'ordine fosse già partito risponderà con la formula 1 oppure 2 secondo il caso.

La stazione che ha vincolato con il regime del consenso telegrafico la partenza di un treno, cessate le ragioni che imponevano farne ritardare la corsa, ne darà avviso all'altra con la formula 7 omettendo le parole « AL NR. ».

7. Analogamente, una stazione che non possa ricevere momentaneamente alcun treno da una delle stazioni limitrofe provvederà a farveli trattenere col telegramma :

FORMULA 10: TRENI SEGUENTI TR. ATTENDANO A MIA VIA LIBERA.

La stazione che riceve tale ordine lo conferma col telegramma :

FORMULA 11: TRENI SEGUENTI TR. ATTENDERANNO A VOSTRA VIA LIBERA.

Però se uno dei treni a cui si riferisce l'ordine fosse già partito, risponderà con la formula 1 oppure 2 se-

condo il caso, aggiungendovi la formula 11 a conferma dell'ordine pei treni successivi all'ultimo partito.

La stazione che ha dato il divieto, cessate le cause che impedivano il ricevimento dei treni, ne informerà la precedente col telegramma :

FORMULA 12: INVIATE LIBERAMENTE TRENI.

8. Una stazione, che in caso di precedenza o d'incrocio, pel disposto degli articoli 25, 26 e 27 debba valersi del *libero transito telegrafico* per accordare il passaggio senza fermata del treno che arriva per ultimo, si rivolgerà, purchè si trovi nelle condizioni indicate nel successivo comma 10, alla stazione precedente di fermata col telegramma :

FORMULA 13: PRESCRIVETE LIBERO TRANSITO TR. . . .
RISPETTO TR. . . . A

Nel caso che il binario di ricevimento non sia quello di più corretto tracciato, nel prescrivere il libero transito, saranno aggiunte in fine alla formula 13 le parole: « OVE ENTRERÀ IN BINARIO DEVIATO ».

La stazione che riceve l'ordine di prescrivere il libero transito provvede, con le modalità del successivo art. 6, per l'avviso al treno (1) il quale, in mancanza di tale prescrizione, ancorchè il libero transito sia indicato in orario con l'apposito segno convenzionale, dovrà ugualmente fermare nelle stazioni di incrocio e di precedenza. Quando una stazione fa prescrivere da altra non attigua il libero transito ad un treno la

(1) *Libero transito a rispetto tr. . . . ed occorrendo: ove entrerebbe in binario deviato.*

prescrizione vale unicamente per la stazione indicata nella prescrizione e non significa che il treno abbia per essa assicurata la via libera nelle stazioni interposte.

9. Sulle linee esercitate col regime del consenso telegrafico il libero transito può essere accordato con lo stesso telegramma del consenso completando opportunamente le formule 6 e 7 (1).

10. Il telegramma del libero transito deve essere scritto e trasmesso solo dopo che il dirigente si è accerto:

a) che la stazione successiva ha trasmesso il giunto dell'ultimo treno inviatole od ha accordato il consenso;

b) che tutti i treni che effettuano la precedenza o l'incrocio col treno che non si voglia far fermare, siano giunti completi e siano fermi sui binari di ricovero e con i veicoli estremi entro le traverse limite;

c) che tutti i deviatori posti sul binario destinato al passaggio del treno (che possibilmente deve essere quello di più corretto tracciato) o che comunque lo interessino, siano disposti nella voluta posizione e se muniti di fermascambio di sicurezza siano regolarmente assicurati nella posizione stessa.

11. Il dirigente si accerterà della posizione dei deviatori di cui al punto c) del comma precedente nel modo prescritto dall'art. 11.

12. Nelle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario il libero transito per un treno proveniente

(1) AL N. GIUNTO A stazione richiedente TR.
VIA È LIBERA TR. CON LIBERO TRANSITO A
AL N. VIA LIBERA TR. CON LIBERO TRANSITO A

dal doppio rispetto ad un treno in direzione opposta — da considerarsi incrociante — può essere dato appena che quest'ultimo abbia liberata l'uscita per il treno atteso.

12. Il dirigente che percepisce od è avvisato della trasmissione del segnale di allarme « SOS » deve sospendere la partenza dei treni sino a che non abbia ricevuto notizia dell'avvenuto e disporre quindi per provvedimenti del caso.

Art. 6.

Partecipazione delle prescrizioni di movimento.

1. Le prescrizioni di movimento riguardanti la circolazione dei treni che non siano comprese nell'orario generale di servizio devono essere fatte per iscritto al personale direttamente interessato, e questo, con la sua firma apposta in modo intelligibile accanto alla disposizione scritta, conferma di averne presa visione a questa regola potrà farsi eccezione nei soli casi indicati al comma 9.

2. Gli agenti interessati a conoscere le prescrizioni di movimento sono quelli che dalle stesse devono trarre norma sul modo di comportarsi in base ai regolamenti per assicurare la regolarità del servizio.

3. Al personale di macchina, di stazione e di linea le prescrizioni vengono date, come appresso, con apposito modulo a madre e ad una o due figlie, di cui una resta all'interessato.

4. Quando un treno è rimorchiato da più locomotive la stazione fa le prescrizioni al macchinista di testa il quale deve comunicarle agli altri macchinisti.

Alle prescrizioni per il macchinista di coda deve provvedere la stazione. Quando in coda vi siano due locomotive, la stazione fa le prescrizioni al macchinista della locomotiva attigua al treno e questi deve darne comunicazione all'altro.

5. Le prescrizioni che interessano la circolazione dei treni debbono essere date al macchinista su mod. M-1, M-3, M-40 ed al capotreno in iscritto nel prospetto A del foglio di corsa; al capotreno deve essere anche consegnata, nei casi prescritti, copia delle disposizioni date al macchinista. Gli avvisi occorrenti al personale di linea vengono dati con la correntale modulo M-41 o con modulo M-40.

6. È obbligo del macchinista di avvisare il fochista (1) delle disposizioni ricevute, e del capotreno di avvisare il personale di scorta delle prescrizioni che possono interessare il servizio del personale stesso.

7. Le modificazioni ed anomalie che avvengono nella circolazione dei treni e che possono interessare il servizio degli agenti addetti ai deviatori e alle manovre debbono essere di regola partecipate usando i mod. M-2, M-40 o M-36.

Rientrano di massima in tali modificazioni od anomalie le variazioni nella successione dei treni per ritardo, per spostamenti di incroci, di precedenza, ecc.;

(1) Macchinista e fochista dei treni a vapore e corrispondenti qualifiche per i treni a trazione elettrica.

il cambiamento del binario di ricevimento o di partenza di un treno; la soppressione dei treni; l'effettuazione dei treni straordinari e supplementari con l'indicazione del binario sul quale debbono essere ricevuti i treni per i quali questa indicazione non risulta già dal prospetto mod. M-53 di cui all'art. 14.12.

8. Quando uno stesso modulo riguardi più agenti addetti ai deviatori od alle manovre essi ne prenderanno semplicemente visione apponendovi la firma ed il modulo stesso potrà o venir ritirato da chi lo ha emesso, o lasciato a quello degli agenti che è nella disposizione maggiormente interessato.

In questi casi gli agenti interessati hanno l'obbligo di trascriverli su apposito registro le disposizioni che ricevono e che dovranno, alla lor volta, consegnare a quelli che li dovessero eventualmente sostituire.

9. Anzichè per iscritto le prescrizioni di movimento possono darsi per telefono al personale delle stazioni e della linea; in questo caso l'ordine deve essere registrato su apposito fascicolo tanto da chi lo dà come da chi lo riceve e quest'ultimo deve anche ripeterlo. Quando dall'indicazione di un segnale fisso, di una soneria, di un ripetitore ecc. si abbia modo di controllare che l'ordine fu eseguito, l'ordine può essere dato verbalmente o con apposito segnale e se è stato per telefono se ne può omettere la registrazione.

Nelle stazioni che hanno i deviatori assicurati con fermascambi è ammesso che il dirigente faccia ai deviatori le partecipazioni a voce anzichè per iscritto quando essi stanno normalmente presso il fabbricato viaggiatori.

10. Spetta alla stazione che compila il foglio di corsa di dare tutte le prescrizioni che riguardano il treno sino alla stazione di arrivo o sino a quella dove si cambia il foglio di corsa a meno che dalla Sezione Movimento tale obbligo venga esteso a determinate stazioni capotronco intermedie le quali perciò saranno da considerarsi come limiti dei singoli tratti per le rispettive prescrizioni.

Salvo quanto è disposto dal seguente art. 15, la stazione che compila il foglio di corsa ha poi l'obbligo d'incaricare delle prescrizioni suddette, domandando conferma, altra stazione opportuna quando non abbia potuto o non possa provvedere direttamente, o quando la necessità delle prescrizioni sia sopravvenuta dopo la partenza del treno.

11. Indipendentemente dagli obblighi della stazione che compila il foglio di corsa, e ferme le disposizioni dell'art. 15, le stazioni intermedie di fermata devono di propria iniziativa provvedere alle prescrizioni dipendenti da circolari ed avvisi telegrafici pervenuti dopo l'ora di partenza — secondo l'orario — del treno dalla precedente stazione di fermata normale.

12. Quando una stazione, contrariamente all'incarico ricevuto da un'altra, non possa fare ad un treno una determinata prescrizione, è in obbligo, secondo che è più conveniente, informarne la stazione che le ha dato l'incarico o trasmettere l'incarico medesimo ad altra in grado di adempierlo.

13. Quando in una stazione intermedia del percorso del treno avvenga il cambio di locomotiva, od anche del solo personale di macchina, il dirigente si assicu-

rerà che il macchinista subentrante abbia ricevuto i necessari moduli dal macchinista cessante e ne farà apposita annotazione sul foglio di corsa (1).

14. Il dirigente, per norma del personale, deve indicare ogni giorno sulla lavagna, situata all'esterno del fabbricato viaggiatori, la data, i treni straordinari e supplementari che si effettuano, la soppressione degli ordinari o degli straordinari e supplementari già annunciati, le interruzioni e gli istradamenti su binario illegale.

Art. 7.

Norme per le prescrizioni di rallentamento.

1. L'ordine di attivazione di rallentamenti temporanei previsti viene dato dagli Uffici Lavori al Capo del Riparto movimento indicando la località, l'estensione del tratto da assoggettare a rallentamento, la riduzione di velocità da imporre ai treni, e se il rallentamento debba essere preceduto da fermata con o senza pilotaggio.

2. Il Capo del Riparto movimento, con apposito modulo M-50, avvisa dell'attivazione del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari, o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle incaricate delle prescrizioni ai treni o dove si cambia il foglio di corsa — le quali tutte debbono provvedere nei propri limiti per l'avviso ai

(1) Effettuata consegna moduli fra macchinisti.

treni — e le due stazioni attigue al luogo di rallentamento, che sono tenute ad assicurarsi che ne siano stati avvisati i treni, in quanto questi abbiano in esse fermata.

3. In modo analogo viene richiesta e annunciata la cessazione di un rallentamento.

4. Il dirigente che riceva dal personale di linea notizia di un fatto pel quale sia necessario di prescrivere il rallentamento ai treni, o che riceva la richiesta del rallentamento stesso, disporrà per avvisare e per far avvisare i treni, indicando la località, l'estensione e la riduzione della velocità.

5. Debbono essere notificati ai treni anche i rallentamenti che si dovessero effettuare nelle stazioni.

6. Avvenendo che una stazione non compresa fra quelle che ricevono avviso dell'attivazione dei rallentamenti debba effettuare un treno straordinario, la stazione capotronco precedente, quando riceve l'annuncio dello straordinario, avvertirà la stazione di origine di prescrivere al treno i rallentamenti necessari.

Quando il treno da effettuarsi sia un supplementare, la stazione di origine dovrà attenersi a quanto è disposto all'art. 16.^o.

7. I rallentamenti saranno prescritti al macchinista mediante il modulo M-3 e comunicati al capotreno completando nel foglio di corsa le apposite finche del prospetto A.

8. Non occorrono prescrizioni ai treni per i rallentamenti di carattere permanente, che siano compresi nell'orario generale di servizio.

Art. 8.

Interruzione del funzionamento del telegrafo,
del telefono e del blocco.

1. Una stazione che per una qualsiasi ragione rimanga sprovvista di telegrafo e di telefono, deve provvedere perchè ne siano avvisati i treni interessati (1) che, se necessario, saranno all'uopo fermati nella stazione stessa; e ciò perchè il personale di scorta, in caso di arresto in linea od ai segnali fissi, possa ottemperare alle prescrizioni del Regolamento Segnali per la protezione del treno.

2. In caso di bisogno, dovrà valersi di ogni altro più sollecito mezzo di comunicazione con le stazioni attigue e, se è stazione sede d'incrocio, quando non possa prendere accordi per l'eventuale spostamento dell'incrocio in altra stazione (Art. 27), deve mantenere gli incroci in essa fissati.

3. Fino a che rimanga interrotto il funzionamento del telegrafo e del telefono, un treno potrà essere licenziato a seguito di altro solo dopo che sia trascorso un intervallo di tempo corrispondente alla percorrenza di orario sino alla stazione successiva del treno precedente, aumentata di 10 minuti ed in ogni modo mai prima che siano trascorsi 20 minuti dalla partenza del treno stesso. Al treno così licenziato dovrà essere prescritto di viaggiare con precauzione (Art. 14 comma 8) e di non superare la velocità di 30 Km. all'ora se il

(1) *Telegrafo (telefono) non funziona da a*

treno è munito di freno continuo automatico, e di 20 Km. all'ora, se il treno è servito da freni a mano (1).

4. Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche, il personale dei treni dovrà ritenere interrotto il servizio telegrafico.

5. Sulle linee esercitate col sistema del blocco, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni sarà regolata col regime del consenso telegrafico. Del mancato funzionamento del blocco dovranno essere avvisati i treni ed il personale di linea come prescritto da apposita istruzione.

Art. 9.

Manovre nelle stazioni.

1. Si dice *manovra* qualsiasi spostamento di locomotive o di veicoli o di treni in una stazione, eccezione fatta dell'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e dell'ingresso di un treno in arrivo; chi ordina, inizia, dirige una manovra, che interessa o potrebbe interessare i binari di corsa, deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.

2. Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o sta per licenziare un treno deve assicurarsi che sia impedita o sospesa ogni manovra nei binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

(1) Mancando giunto (consenso) treno precauzione da a non superare velocità Km. all'ora.

Si considera indipendente anche un binario o fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere il treno, purchè i deviatori della comunicazione siano assicurati nella *posizione dovuta*, e cioè non per la comunicazione, mediante fermascambio di sicurezza e la chiave di questo si trovi in possesso del dirigente o dell'apposito incaricato, oppure siano presenziati da un agente idoneo, o manovrati da un apparato centrale, con obbligo tassativo all'agente che sta sul posto o che manovra l'apparato centrale di non muoverli da detta posizione.

3. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello, munito di chiusure e presenziato, deve esserne *previamente* avvisato l'agente di guardia, o provveduto alla tempestiva manovra delle chiusure.

4. Il personale di macchina prima di iniziare una manovra che interessi il binario di corsa ha l'obbligo di accertarsi direttamente della protezione della manovra che deve eseguire in quanto possa farlo stando sulla locomotiva, altrimenti dovrà farsi confermare da chi la comanda e dirige che a ciò è stato provveduto.

5. Di regola tutte le stazioni devono sospendere le manovre che interessano il binario di ricevimento di un treno 10 minuti prima dell'ora di arrivo.

Il dirigente, e gli addetti ai deviatori ed alle manovre, hanno l'obbligo di impedire o sospendere in tale periodo ogni manovra che impegni o possa impegnare per inavvertita falsa posizione dei deviatori il percorso del treno che si attende. Debbono pure tempestivamente impedire o sospendere le manovre che potessero interessare il percorso di un treno che sia per essere licenziato.

6. Le stazioni che per assoluta necessità dovessero, nei dieci minuti precedenti l'ora reale d'arrivo di un treno, eseguire manovre interessanti il binario di arrivo dalla parte del treno atteso, potranno effettuarle soltanto dopo avere ordinato (telegramma formula 10) alla stazione limitrofa di trattenere il treno atteso e di averne ricevuto conferma; altrimenti dovranno retardare la manovra fino a che abbiano la certezza che il treno stesso siasi fermato al segnale di protezione.

7. Alcune stazioni designate d'accordo fra i Servizi Centrali dell'Esercizio sono autorizzate permanentemente a manovrare per tutto il tempo durante il quale i segnali rimangono a via impedita, purchè il treno atteso abbia fermata ed esistano le normali condizioni di visibilità dei segnali. Tali stazioni sono indicate nel libro orario di servizio.

8. Le stazioni, di cui al precedente comma 7, possono manovrare sul binario d'arrivo anche fuori dei deviatori estremi dalla parte del treno atteso, sino a 100 metri prima di giungere al segnale di 1^a categoria, o, se protette da segnali di 2^a categoria, senza raggiungere i cento metri precedenti il punto che può essere occupato da un treno ricoverato sotto il segnale di protezione ed avente la massima composizione dei treni che si effettuano sulla linea.

Anche queste stazioni, quando eccezionalmente con le manovre dovessero oltrepassare i punti suindicati dovranno provvedere, col telegramma formula 10, a fare trattenere nella stazione limitrofa il treno atteso; altrimenti dovranno attendere, per eseguire la manovra, che il treno stesso sia fermo al segnale di protezione.

9. La precauzione di impedire alla stazione attigua di inviare treni dovrà essere usata in qualsiasi stazione e in qualsiasi momento, quando una manovra dovesse oltrepassare il segnale di protezione. Anche in tal caso verrà adottato il telegramma formula 10 e la manovra dovrà essere protetta col segnale a mano a distanza.

10. Sulle linee esercitate col blocco e su quelle ove per tutti i treni la circolazione è regolata col regime del consenso telegrafico, finchè non sia stato dato il consenso di blocco al posto precedente od il consenso telegrafico alla stazione precedente, i dirigenti possono disporre per le manovre senza l'osservanza delle disposizioni del comma 5, 6, 7, 8, 9 e senza far uso del telegramma formula 10, fermo restando però, per le manovre di cui al comma 9, l'obbligo della protezione a distanza col segnale a mano.

11. Il dirigente che dopo ricevuto da stazione limitrofa il telegramma formula 10 non possa, per sopravvenuta interruzione telegrafica, corrispondere con detta stazione, oltre osservare le disposizioni dell'art. 8 non potrà inviarle treni se non dopo trascorsi 20 minuti dal ricevimento del telegramma e con prescrizione al treno di precauzione (Art. 14.^a) nell'avvicinarsi al segnale di protezione e nell'entrare in stazione (1).

12. Le norme dei precedenti comma non riguardano le manovre che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso, nel qual caso, se il treno:

a) è stato avvisato che l'uscita è ingombra, abbia il treno fermata d'orario o questa gli sia stata comun-

(1) *Precauzione nell'avvicinarsi al segnale di protezione e nell'entrare in stazione di*

que prescritta, il dirigente, oltre al segnale di arresto a mano davanti al fabbricato di servizio, farà esporre un secondo segnale di arresto a mano a 100 metri in precedenza al punto ingombro;

b) ha fermata ma non è stato avvisato dell'ingombro, il dirigente oltre a provvedere pei segnali a mano di cui sopra, riceverà il treno previa fermata al segnale di protezione. Quando per le condizioni locali non gli sia possibile di accertarsi della fermata del treno al segnale di protezione, farà esporre al deviatoio estremo d'entrata, e se questo non esiste a 500 metri dal fabbricato di servizio verso il treno atteso, un segnale di arresto a mano da togliersi dopo che il macchinista di detto treno abbia dato segno di averlo veduto;

c) non ha fermata e non è stato avvisato dell'ingombro, il dirigente, oltre al provvedere, in tutti i casi, pei tre segnali a mano di cui al punto b), riceverà il treno previa fermata al segnale di protezione facendolo avanzare a segnale chiuso quando per le condizioni locali non abbia modo di accertarsi della fermata del treno al segnale di protezione.

Comma 13 annullato - Vedi comma 1.

14. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma deve essere regolato dal dirigente quando siano interessate carrozze con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente con l'incarico anche di provvedere all'aggancio; basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare una locomotiva isolata ad un treno.

Le manovre nelle stazioni che non dispongono di agenti abilitati a tale servizio debbono essere coman-

dale dal dirigente. In caso d'impedimento il dirigente, dopo aver provveduto alla prescritta protezione, può farsi sostituire dal capotreno.

Il capotreno prima di assumere la dirigenza della manovra dovrà assicurarsi che sia stato provveduto alla protezione o chiederne esplicita conferma al dirigente quando l'accertamento diretto non possa essere fatto dal punto in cui si manovra.

15. Quando le manovre siano comandate da un agente che non abbia almeno le funzioni di caposquadra manovratori, o caposquadra deviatori, il dirigente è tenuto a dargli opportune istruzioni prima che vengano incominciati i movimenti.

Anche quando le manovre non sono comandate dal dirigente, questi deve sorvegliare — compatibilmente con le altre incombenze — che vengano osservate le prescrizioni regolamentari particolarmente in quanto concerne la loro protezione.

16. Nelle stazioni con apparati centrali, il dirigente quando dovesse pure attendere alla manovra dell'apparato, e non disponesse di un agente di stazione per accompagnare la colonna in manovra nei diversi movimenti e fare le occorrenti segnalazioni, ne incaricherà il personale del treno e preferibilmente il conduttore o frenatore di centro, oltre s'intende, a dare l'incarico al capotreno di dirigere e sorvegliare le manovre quando egli non possa farlo.

17. Apposita annotazione nell'orario generale di servizio può disporre che le manovre nelle stazioni e fermate non rette da un dirigente il movimento siano sempre comandate dal capotreno, al quale spetta in

tal caso l'obbligo di curare la protezione delle manovre stesse e di impartire, prima di dare la partenza al treno, ordine all'agente che presenzia il posto perchè sia assicurato il distanziamento minimo prescritto dall'art. 3 per i treni che si seguono.

18. Le manovre debbono eseguirsi con la velocità e le precauzioni che le consuetudini locali e i mezzi di cui si dispone hanno dimostrato più convenienti.

19. Le *manovre a spinta* con le locomotive possono essere eseguite, dove non sono vietate da indicazione in orario, purchè si siano presi accordi col macchinista e vi siano i mezzi sufficienti per assicurare l'arresto dei veicoli nel punto stabilito: anche dove sono ammesse possono farsi soltanto quando non interessino veicoli con persone o carni con bestiame od adibili a trasporti pei quali sia manifesta l'opportunità di evitare ogni urto.

20. Nel valersi, per le manovre, di locomotive dei treni si dovrà aver cura di non ragionare od aumentare ritardo ai treni stessi.

Art. 10.

Stazionamento dei veicoli e delle locomotive nelle stazioni.

1. Di regola, i binari destinati al ricevimento dei treni e al loro ricovero per cessione di passo devono essere tenuti sgombri.

2. Quando si dovessero ingombrare detti binari con veicoli o locomotive in stazionamento i deviatori do-

vranno essere disposti per l'ingresso nei binari rimasti liberi, o l'ostacolo dovrà essere protetto a distanza come prescritto dal Regolamento Segnali.

3. I veicoli in stazionamento, sia su binari secondari, sia su quelli di corsa, debbono essere riuniti in gruppi o colonne ed agganciati fra loro col freno serrato, se ne sono muniti, ed i due estremi delle colonne debbono essere fermati con calzatoie o staffe ferma-carri.

I deviatori delle comunicazioni fra i binari di deposito e quelli di corsa devono essere disposti in modo da non permettere ai carri giacenti sui binari secondari di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, i binari di corsa:

Le disposizioni suindicate per l'assicurazione dei veicoli devono osservarsi in modo particolare nelle stazioni dominate dai venti, o quando si manifestano bufere, o nel caso in cui i veicoli stessi si trovino su binari in pendenza o disposti in modo da immetterli direttamente su quelli di corsa.

4. Il dirigente prima di far aprire il segnale fisso di protezione o di ordinare la partenza ad un treno deve essersi accertato personalmente, od a mezzo di agente appositamente incaricato, che i veicoli giacenti non ostacolino il transito del treno e siano regolarmente assicurati.

5. Le locomotive, durante lo stazionamento sui binari di stazione, devono essere sorvegliate in modo che non possano essere spostate, e quando sostassero sui binari di corsa dovranno essere presenziate come le locomotive dei treni.

Art. 11.

Accertamenti sul servizio dei deviatori.

1. Il dirigente durante il suo turno di servizio deve eseguire almeno una volta la visita dei deviatori e degli altri impianti che interessano la circolazione dei treni, accertandosi del buono stato di conservazione e del loro regolare funzionamento. Egli dovrà pure accertarsi che il personale si trovi al suo posto di servizio e sia vigilante.

Quando al dirigente sia affidata anche la manovra dell'apparato centrale, egli deve eseguire la visita di cui sopra sempre all'inizio del suo turno di servizio, provvedendo anche per gli accertamenti normalmente di spettanza dei deviatori. In via di eccezione il dirigente potrà, con annotazioni sull'orario di servizio del personale, essere autorizzato a valersi per gli accertamenti fuori cabina, all'inizio del turno, di un agente abilitato alla manovra degli apparati centrali, il quale dovrà comunicargli per iscritto il risultato della visita eseguita.

In tal caso resta fermo l'obbligo per il dirigente di eseguire almeno una volta la prescritta visita durante il suo turno di servizio.

2. Prima di disporre per la partenza, l'arrivo o il passaggio di un treno, il dirigente deve acquisire la certezza che nulla vi si opponga, sia eseguendo di persona i possibili accertamenti, sia procurandosi per iscritto o con regolare fonogramma il benessere dei dipendenti deviatori interessati.

3. Nei casi in cui i deviatori sono tenuti ad eseguire visite agli scambi o doppie manovre di saggio nelle cabine degli apparati centrali, il dirigente, prima di disporre per la partenza, l'arrivo od il passaggio di un treno, deve chiedere ed ottenere conferma per iscritto o con regolare fonogramma che le operazioni suddette siano state eseguite (1).

4. Nei casi in cui l'istradamento che il treno deve percorrere non è comandato da apposito segnale oppure non è vincolato da apposito, distinto consenso, dato dal dirigente, questi, prima di disporre per la partenza, l'arrivo od il passaggio di un treno, dovrà chiedere ed ottenere conferma per iscritto o con regolare fonogramma che l'istradamento predisposto sia effettivamente quello domandato (2).

5. Nelle stazioni munite di deviatori manovrati a mano, provvisti di fermascambio di sicurezza, il dirigente deve custodire personalmente le chiavi dei fermascambi e, prima di disporre per la manovra a via libera dei segnali per l'arrivo, la partenza od il tran-

(1) *Confermate di avere effettuato visita scambi (oppure doppia manovra di saggio) per partenza (arrivo, passaggio) treno . . . in binario . . .* (firma del dirigente o dell'apposito incaricato).

*Confermo avere effettuata visita scambi.
Confermo avere effettuata doppia manovra
saggio scambi;*

oppure:

Non occorre visita scambi.

Non occorre doppia manovra saggio scambi.

Firma
del
deviatore

(2) *Disponete scambi per partenza (arrivo o passaggio) treno . . . in linea . . .* (firma del dirigente o dell'apposito incaricato).

Disposto scambi per partenza (arrivo o passaggio) treno . . . in linea . . . (firma del deviatore).

sito di un treno, deve accertarsi di avere presso di sé quelle dei fermascambi che assicurano i deviatori per il binario che deve essere percorso dal treno stesso.

Nei casi d'incrocio, il dirigente, dopo essersi accertato di essere in possesso delle chiavi che assicurano i deviatori per l'ingresso nei rispettivi binari, trattiene presso di sé i deviatori, quando non occorra la loro presenza presso gli scambi, e riconsegna loro le chiavi dei fermascambi per manovrare i deviatori d'uscita, regolandosi in modo che detti agenti non possano giungere ai deviatori prima che il treno in arrivo li abbia impegnati.

Per l'esecuzione delle manovre, il dirigente consegnerà personalmente le chiavi al deviatore per il tempo strettamente necessario e, ultimata la manovra, provvederà a farsele restituire.

6. In alcune stazioni stabilite dalle Sezioni Movimento, il dirigente potrà essere dispensato per tutti o parte dei treni dagli accertamenti previsti dai comma precedenti. In tal caso detti accertamenti saranno affidati ad un deviatore capo o caposquadra deviatori o ad altro agente idoneo, appositamente designato.

7. L'agente incaricato di sostituire il dirigente e di cui al precedente comma 6, è provvisto anche di registro (mod. M-37), nel quale dovranno essere indicati di volta in volta il numero del treno, il binario sul quale esso deve arrivare, partire o transitare, nonchè l'ora della visita ai deviatori da parte dei deviatori interessati. Detto agente dovrà, treno per treno, ritirare sul mod. M-37 la firma dei deviatori interessati e controfirmarlo da parte sua.

8. Nel caso previsto dal comma 6 il dirigente dovrà, treno per treno, prendere visione del mod. M-37 o dei fonogrammi scambiati e controfirmarli oppure farsi dare conferma con regolare fonogramma degli accertamenti eseguiti, sempre quando l'ordine di apertura dei segnali non venga dato dal dirigente per tramite di detto agente.

9. Nelle stazioni, nelle quali il dirigente è sostituito dall'apposito incaricato, di cui al comma 6, quest'ultimo subentra anche al dirigente nella visita giornaliera agli impianti, nella custodia ed uso delle chiavi dei fermascambi e nella sorveglianza in genere del servizio dei deviatori.

Art. 12.

Manovra dei segnali fissi di protezione.

1. I segnali fissi di protezione di una stazione o di una fermata normalmente disposti a via impedita non debbono essere manovrati a via libera che per ordine del dirigente; chi li manovra deve poi, di propria iniziativa, riportarli a via impedita non appena possa rilevare che siano stati oltrepassati dal treno in arrivo; il dirigente deve controllare che sia stato provveduto alla loro chiusura.

I segnali fissi di protezione di una stazione che non sia retta da un dirigente, di una fermata o di una casa cantoniera disposti normalmente a via libera, debbono essere manovrati a via impedita a protezione di un treno soltanto quando questo prolunghi la sosta

oltre il tempo assegnatogli al orario oppure debba eseguire manovre.

2. Il dirigente prima di disporre per la manovra a via libera dei segnali di protezione deve in ogni caso accertarsi, come è detto agli art. 9.² e 10.⁴, che tanto sul binario di corsa che su quelli attigui nessun ostacolo si opponga al libero passaggio del treno e che le piattaforme, sulle quali il treno dovesse passare, si trovino in posizione regolare e debitamente assicurate.

3. L'ordine di disporre a via libera il segnale di protezione per un treno che abbia fermata nella stazione deve essere dato solo dopo che fu predisposto il binario pel suo ricevimento e controllata la posizione dei deviatori.

Per un treno che non abbia fermata, l'ordine deve essere dato quando la stazione sia inoltre in condizione di poterlo lasciare senz'altro proseguire, altrimenti, mancando tale condizione, la stazione dovrà provvedere all'arresto del treno.

4. Il dirigente per arrestare un treno che non abbia fermata nella stazione, oltre all' esporre il segnale d'arresto dinanzi al fabbricato viaggiatori, deve mantenere il segnale di protezione a via impedita, e non disporlo a via libera se non quando il treno si sia fermato al segnale stesso. Però nelle stazioni provviste di segnale di partenza preceduto da quello di avviso basta far trovare disposti all'arresto i due segnali predetti.

Quando — per le condizioni locali — il dirigente non sia in grado di accertarsi che il treno siasi fermato al segnale di protezione, deve inoltre esporre

anche un segnale a mano di arresto al deviatoio d'ingresso o, mancando questo, a 500 metri dal segnale esposto davanti al fabbricato viaggiatori; tale segnale a mano d'arresto verrà tolto solamente dopo che il macchinista abbia dato segno di averlo veduto come è prescritto dal Regolamento Segnali.

5. Dopo aperto il segnale fisso di protezione per l'arrivo di un treno, non può essere licenziato un altro treno che nel partire impegni o possa impegnare il binario di ricevimento del treno atteso.

6. Nelle stazioni dove l'apertura dei segnali deve essere ordinata pel tramite dell'apposito incaricato degli accertamenti sul servizio dei deviatoi (Art. 11.), l'ordine relativo potrà essere dato anche a mezzo del telefono o mediante appositi indicatori; in tal caso spetta all'incaricato stesso di fare gli accertamenti, di cui ai precedenti comma 2 e 3; resta però anche al dirigente l'obbligo di assicurarsi fin dove la libera visuale glielo permette, che nulla si opponga al regolare passaggio del treno.

7. In caso di guasto ai segnali di protezione dovranno essere osservate le disposizioni del Regolamento Segnali.

Quando per guasto non potessero essere manovrati a via libera i segnali di protezione di una stazione, il dirigente che volesse ricevere i treni senza fermarli al segnale, dovrà per ogni singolo treno ordinare alla precedente stazione di fermata che gli sia prescritto di entrare con precauzione a segnale disposto a via impedita (1).

(1) Entrate con precauzione a a semaforo (disco) a via impedita.

Così anche la stazione che dovesse licenziare un treno col segnale di partenza disposto a via impedita dovrà dargli opportuna prescrizione (1).

Art. 13.

Presenziamento dei treni.

1. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni debbono essere presenziati nelle stazioni dal dirigente, che assisterà al passaggio di tutti i veicoli del treno; la partenza deve essere sempre ordinata verbalmente al capotreno dal dirigente.

2. Alle disposizioni del precedente comma è ammesso fare eccezione:

a) nelle stazioni e fermate disabilite, nelle assuntorie e nelle case cantoniere (Art. 41, 42 e 43);

b) in determinate stazioni di linee a doppio binario, indicate nel rispettivo foglio orario, nelle quali si verificano le seguenti condizioni:

— esistono apparati centrali o collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario da percorrersi dal treno;

— il binario da cui avviene la partenza sia munito di segnalamento di partenza che comanda unicamente a detto binario;

(1) Partite da col segnale di partenza a via impedita.

— la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, o sia vincolata a consenso manovrato dal medesimo.

Per i casi di cui al comma *a*) e per quelli di cui al comma *b*), quando esista il blocco sulla linea, la partenza si effettua senza speciale prescrizione del dirigente; tale prescrizione (1) occorre invece nel caso del comma *b*) quando non esista blocco sulla linea.

3. Nei casi di cui al comma precedente resta affidato unicamente al capotreno l'obbligo di accertare che il treno sia completo e che nulla si opponga alla sua partenza.

Comma 4 annullato.

5. Quando all'arrivo di un treno in una stazione, per accidentalità, non si trovasse presente nè fosse reperibile alcuno del personale dirigente, il capotreno, dopo essersi accertato che nessuna circostanza sia intervenuta a modificazione di quanto risulta nel foglio di corsa, in ordine al movimento di altri treni ordinari o straordinari che interessano la corsa del proprio, se ha la certezza di poter giungere senza impedimento fino alla prossima stazione, licenzierà egli stesso il treno, dando però ordine al macchinista con mod. M-40^a di procedere con precauzione (2).

Comma 6 annullato.

(1) *Partite a via libera del segnale di partenza (ed occorrendo) dopo transitato tr.*

(2) *Stazione di impresenziata viaggiare con precauzione fino a*

Art. 14.

Partenza, percorso ed arrivo dei treni.

1. Il dirigente, prima di licenziare un treno, deve assicurarsi che esso sia completo, e che nulla si opponga alla sua partenza.

2. Nelle stazioni di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, il dirigente deve assicurarsi personalmente o — nel caso che gli manchi il tempo — a mezzo del personale da lui dipendente, che il treno stesso si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda l'agganciamento, il numero dei freni ed i segnali.

Anche nelle altre stazioni, e specialmente dove la sosta raggiunge i 10 minuti, i dirigenti debbono portare la loro attenzione sulla condizione in genere del treno per eliminare le irregolarità rilevabili in una rapida constatazione.

3. Nella stazione di fermata che precede un tratto dove occorra un numero di frenatori maggiore di quello prescritto nel tratto precedente o dove venga ridotta la prestazione delle locomotive, il dirigente prendendo visione del foglio di corsa, deve accertarsi che vi siano i frenatori occorrenti e che non sia superata la prestazione stabilita.

4. Prima che avvenga la partenza di un treno, anche il personale di scorta, nei limiti delle sue mansioni e sempre in modo da evitare ritardi, è tenuto ad assicurarsi che il treno sia in ordine, che funzio-

nino i mezzi di frenatura e nulla s'opponga alla regolare partenza.

5. Il personale di macchina ed il capotreno, partendo da una stazione, devono assicurarsi del regolare istradamento del proprio treno, prestando attenzione ai segnali fissi di partenza che comandano l'istradamento stesso e, dove questi mancano o non sono distinti per ciascun binario, osservando oltre che la posizione dei deviatori incontrati di punta, anche quella dei segnali bassi (marmotte) e dei dischetti ed indicatori applicati agli scambi. Detti agenti ed i rimanenti del personale di scorta hanno pure l'obbligo di osservare se venisse fatto qualche segnale di arresto e se il segnale di protezione venisse ripetutamente manovrato.

6. Lungo il percorso e nell'avvicinarsi ad una stazione o ad un punto speciale protetto da segnali fissi spetta esclusivamente al personale di macchina di curare il rispetto dei segnali. Gli agenti di scorta debbono essere sempre vigilanti per rispondere prontamente agli ordini del macchinista e debbono prestare attenzione alle stazioni e lungo la linea per intervenire senza indugio ed efficacemente nel caso che anomalie o segnalazioni straordinarie lo richiedessero. Alla osservanza delle suddette disposizioni è tenuto anche il personale incaricato della controlleria dei biglietti nei treni viaggiatori muniti di freno continuo quando non sia occupato in tali mansioni.

Il capotreno ha però anche l'obbligo di prestare attenzione ai segnali fissi a protezione dei bivi in piena linea, delle stazioni di incrocio, capotronco, di

diramazione, di passaggio dal semplice al doppio binario, termine di corsa, nonchè ai segnali per rallentamenti prescritti.

Comma 7 soppresso.

8. Il macchinista di un treno che abbia ricevuto l'ordine generico di viaggiare con precauzione deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno sul tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno.

9. Nell'orario sono indicate con segno convenzionale le stazioni e le località di servizio nelle quali, per ragioni di tracciato, i treni debbono normalmente percorrere il ramo deviato od uno dei rami simmetrici di un deviatoio preso di punta o di calcio. Analogamente sono contrassegnati i bivi in piena linea. In tali casi i treni debbono ridurre la velocità come è indicato nella Prefazione generale all'orario di servizio (Art. 18.₅).

Quando un treno debba essere ricevuto su binario deviato e la stazione sia sprovvista di segnali fissi che diano tale precisa indicazione o non esista in orario l'apposito segno convenzionale, dovrà esserne dato avviso al personale di macchina e al capotreno.

Le stazioni capotronco o di origine del treno, in base ad incarico delle stazioni interessate, provvederanno per il suddetto avviso, praticando prescrizione sul foglio di corsa e indicando sul mod. M-3 le stazioni in cui il treno sarà ricevuto in binario deviato.

Se il ricevimento in binario deviato viene disposto dopo la partenza del treno dalla stazione di origine

o capotronco, la stazione interessata dovrà fare avvisare il treno da altra stazione precedente di fermata.

La stazione che riceve l'incarico di provvedere all'avviso deve darne conferma una volta tanto o di volta in volta a seconda che il ricevimento in binario deviato sia normale od occasionale. Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno dovrà essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione (Art. 12.)

Nelle stazioni in cui esiste un binario tronco che si dirama da quello di più corretto tracciato il relativo deviatoio, se incontrato di punta dai treni senza fermata, deve essere sempre munito di collegamento di sicurezza.

Venendo a mancare eccezionalmente il collegamento, dovrà essere prescritta al treno precauzione e limitazione di velocità a 30 km. ora.

Nelle stazioni tutti i deviatoli manovrati a mano, presi di punta ed inseriti sui binari di normale ricevimento dei treni viaggiatori, devono sempre essere muniti di fermascambio di sicurezza. Quando eccezionalmente i deviatoli di cui sopra non fossero assicurati come prescritto, il dirigente dovrà far preavvisare i treni interessati perchè sia osservata la limitazione di velocità stabilita dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.

10. Il personale di macchina, nell'entrare nelle stazioni, deve usare la massima attenzione per obbedire prontamente agli eventuali segnali di fermata e per arrestare il treno in caso di erroneo istradamento su binario ingombro o inadatto al servizio del proprio treno. Se il treno ha fermata, la velocità dev'essere

regolata in modo da poterlo fermare nel punto più adatto al suo servizio, e comunque prima di giungere alla traversa limite del deviatoio estremo dal lato opposto a quello di arrivo.

11. Il personale di macchina deve inoltre ridurre la velocità in modo da potere fermare prontamente il treno, appena se ne manifesti il bisogno, senza oltrepassare con la locomotiva il termine della visuale libera, entrando nelle stazioni d'incrocio, in quelle capotronco o di diramazione, nelle stazioni di passaggio dal semplice al doppio binario e viceversa ed in quelle estreme del foglio orario o termine di corsa.

12. Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario generale, ciascun capo stazione, nell'apposito modulo M-53, stabilirà per i singoli treni il binario di partenza o di ricevimento che non dovrà più cambiarsi senza giustificati motivi, o comunque senza disposizione del dirigente.

Per alcune grandi stazioni, si ammette che nel modulo M-53 venga indicato il fascio di binari, anziché il singolo binario di ricevimento; resta però inteso che dovrà essere indicato in tempo al personale di stazione il binario assegnato a ciascun treno atteso.

13. Nelle stazioni deve essere ricevuto un solo treno per volta; si fa eccezione per le stazioni con ingressi indipendenti e per quelle — indicate in orario — nelle quali apparati centrali o collegamenti di sicurezza garantiscono con la disposizione a via libera dei segnali l'indipendenza degli ingressi. In queste stazioni è permesso l'arrivo contemporaneo dei treni, purché siano soddisfatte le altre condizioni di sicurezza, sia nei ri-

guardi della circolazione, sia nei riguardi dei viaggiatori che dovessero attraversare i binari.

Speciali disposizioni saranno date, occorrendo, dalle Sezioni Movimento per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forte pendenza, gallerie attigue, ecc.).

14. È vietato modificare l'ordine di ricevimento dei treni quando sono già stati predisposti all'uopo i relativi segnali; tuttavia, quando ciò sia necessario per evitare ritardi, il dirigente può modificarlo se ha la sicurezza che la manovra pel cambiamento della posizione dei segnali riesca fatta tempestivamente e a norma delle disposizioni del Regolamento sui Segnali.

15. Il dirigente deve fare avvisare da precedente stazione i treni che devono essere ricevuti su binario ingombro anche solamente per l'uscita, i treni che devono essere ricevuti su binario non destinato al transito e munito di tronchino di sicurezza o facente capo ad un binario tronco, i treni senza fermata che occorra arrestare ed i treni che occorra far entrare in stazione con speciale precauzione per un particolare motivo.

All'uopo adotterà il telegramma:

FORMULA 14: PRESCRIVETE TR. FERMATA A
 PER oppure, PRECAUZIONE A
 PER INGOMBRO BINARIO (O PER INGOMBRO
 USCITA, PER RICEVIMENTO IN BINARIO TRONCO ALL'USCITA,
 PER AFFLUENZA VIAGGIATORI ecc.).

La stazione che riceve l'ordine confermerà col telegramma:

FORMULA 15: AL N. TR. SARÀ (FU)
PRESCRITTA PRECAUZIONE (FERMATA) A
e provvederà per l'avviso al treno (1).

Nel caso di ricevimento di un treno su binario ingombro si applicheranno inoltre le disposizioni di cui al comma 12-*a* dell'articolo 9, se l'ingombro è all'uscita; se l'ingombro si trova invece in precedenza al punto di normale fermata del treno, questo dovrà inoltre essere ricevuto in stazione previa fermata al semaforo di protezione.

Per l'ingresso dei treni in binario con uscita ingombra o tronco all'uscita non occorre la prescrizione di cui sopra:

— quando i treni siano ricevuti in stazione con un'ala bassa (o luce bassa) di 1^a categoria di un segnale a candelieri (Art. 48 e 100 R. S.) disposta a via libera e con l'ala di avviso ad essa accoppiata disposta orizzontalmente (o luce arancione) — *preavviso di via impedita* —;

— quando i treni aventi fermata debbano entrare con precauzione per il disposto del precedente comma 11, perchè ricevuti in stazioni di incrocio, capo-tronco o di diramazione, di passaggio dal doppio al semplice binario, estreme del foglio orario o termine

(1) *Precauzione a per (indicare motivo.)*
Fermata a per (indicare motivo.)

di corsa, nelle quali i treni aventi fermata devono sempre considerare l'uscita ingombra o facente capo ad un binario tronco.

Nei casi in cui l'avviso occorra e non riesca possibile darlo o averne conferma, il treno dovrà essere ricevuto in stazione previa fermata al segnale di protezione. Inoltre, se si tratta di ricevimento in binario ingombro all'uscita, si applicheranno le norme dell'articolo 9 comma 12-b o c; se si tratta di ricevimento in binario ingombro in precedenza al punto di normale fermata del treno si applicheranno le disposizioni dell'art. 32 comma 6 del Regolamento sui segnali.

16. Un treno che sia stato fermato ad un segnale fisso di protezione, dopo l'apertura di questo, nel suo ingresso in stazione dovrà, anche se in orario non ha fermata, procedere in modo da fermarsi appena gli venga esposto il segnale di arresto.

17. I dirigenti possono di propria iniziativa od a richiesta dei capitreno ordinare ai treni merci altre fermate, oltre quelle prescritte dall'orario, quante volte siano richieste dal servizio merci o da altri giustificati motivi.

18. Chi ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve possibilmente informare la stazione stessa, a meno che a questa la fermata sia già nota come conseguenza di altra disposizione.

19. I dirigenti debbono procurare di sopprimere le fermate nella propria stazione ai treni in ritardo senza servizio viaggiatori, siano esse previste in orario o siano state ordinate con prescrizione.

All'uopo adolteranno il telegramma:

FORMULA 16: SOPPRIMETE FERMATA TR.

A

Le stazioni che ricevono quest'ordine avviseranno il treno interessato (1).

La fermata anormale ordinata ad un treno e già partecipata alla stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che da quest'ultima stazione.

Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio o di precedenza, quando l'uno o l'altra venga a mancare. In tal caso la soppressione della fermata è implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento (per soppressione di treni) dell'incrocio o della precedenza.

20. Nei casi in cui non sia stato possibile farne preavvisare un treno di non effettuare una fermata, la stazione potrà evitarne il completo arresto facendo esporre, in luogo del segnale a mano di fermata, di giorno, la bandiera ravvolta e, di notte, il fanale a luce bianca ed ordinando al capotreno di dare il segnale di partenza prima che il treno si sia completamente fermato.

Se la stazione è provvista di semaforo di partenza preceduto da quello di avviso farà trovare detti segnali a via libera.

In tali casi il capotreno, purchè sia presente il dirigente e non abbia comunicazioni da fargli, darà il segnale di partenza, senza di che il macchinista dovrà ugualmente fermarsi.

(1) Soppressa fermata a

Art. 15.

**Effettuazione dei treni straordinari
ad orario prestabilito.**

1. Le stazioni possono effettuare i treni straordinari (art. 2.^a) o per ordine delle Sezioni Movimento, o di loro iniziativa; in quest'ultimo caso però non potranno effettuarli, salvo assoluta urgenza, senza l'autorizzazione del Capo Riparto della linea interessata.

2. Il Capo Riparto può accordare l'autorizzazione permanente per determinati treni; queste autorizzazioni permanenti sono concesse di regola alle stazioni capotronco e, per eccezione, a stazioni non capotronco; in tal caso debbono essere comunicate anche alle due capotronco limitrofe se la linea è in tutto od in parte a semplice binario, oppure solo alla capotronco limitrofa precedente la stazione d'origine del treno se la linea è a doppio binario.

Le stazioni capotronco sono tenute ad intervenire per vietare o parzialmente sospendere oppure trattenere quei treni che fossero incompatibili con altri, od il cui carico potesse inoltrarsi coi rimanenti treni.

3. Il dirigente per effettuare uno straordinario, dopo avere ottenuta la prescritta autorizzazione e la

conferma di avere in tempo utile la locomotiva e la squadra del personale di scorta, deve diramare l'annuncio dell'effettuazione e provvedere alla segnalazione e, nei casi prescritti, all'invio della correntale.

4. La locomotiva deve essere richiesta al deposito di regola almeno tre ore prima dell'ora in cui deve avvenire la sua partenza.

Le richieste della locomotiva e della squadra del personale di scorta debbono essere fatte rispettivamente al Capodeposito e al Capo personale viaggiante con mod. M-40, se residenti in luogo.

Quando il Capo personale viaggiante non risieda in luogo, la richiesta gli sarà fatta direttamente per telegrafo; la domanda della locomotiva, se il deposito non si trova sul posto, deve essere rivolta invece al capo della stazione che ne è sede, per cura del quale sarà provveduto per la richiesta e per l'invio. In questo caso se anche il deposito del personale viaggiante ha sede nella stessa località del deposito locomotive, anche la richiesta del personale di scorta deve essere rivolta al capostazione.

Le richieste, sia della locomotiva che della squadra del personale viaggiante, devono essere confermate indicandone, quando ne sia il caso, il treno d'invio.

5. Nelle richieste deve sempre essere indicato il numero, il percorso ed il tonnellaggio del treno da effettuare e, in quelle relative al personale di scorta, anche il numero degli agenti occorrenti.

6. Di norma l'effettuazione dello straordinario deve essere dalla stazione d'origine annunciata telegraficamente con la

FORMULA 17: OGGI *data* (DOMANI *data*; NELLA NOTTE DAL AL) EFFETTUA SI TR. . . . STRAORDINARIO *stazione d'origine* *stazione termine corsa* PER *qualità del trasporto*; aggiungendo, quando è il caso: SEGNALATO (occorrendo IN SENSO INVERSO) DA A DAL TR. . . .

Tale annuncio deve essere trasmesso al Capo Riparto ed a tutte le stazioni situate sul percorso del treno stesso, non oltrepassando però rispetto la direzione del treno, la prima capotronco la quale, quando il treno debba proseguire, provvederà all'ulteriore annuncio come se fosse essa medesima stazione d'origine.

Sulle linee a semplice binario, quando una delle stazioni estreme del tratto percorso dallo straordinario non è capotronco, la stazione d'origine deve comprendere nell'annuncio anche la stazione capotronco non toccata dallo straordinario e quando entrambe le stazioni estreme del percorso dello straordinario non sono capotronco l'annuncio deve essere esteso ad ambedue le capotronco attigue; in ogni caso devono essere avvisate anche le stazioni interposte d'origine di qualche treno o di diramazione, che sebbene non toccate dallo straordinario possono inviare treni sul suo percorso.

Sulle linee a doppio binario quando la stazione di origine od ambedue le stazioni estreme del tratto per-

corso dallo straordinario non sono capotronco saranno comprese nell'annuncio la stazione capotronco e quelle interposte d'origine di qualche treno e di diramazione, solo dalla parte della linea che precede la stazione d'origine nel senso della corsa dello straordinario.

Le accennate stazioni alle quali viene esteso l'annuncio sebbene non toccate dallo straordinario devono confermare l'effettuazione alla stazione d'origine.

Nel caso di uno straordinario che, partendo da una stazione, debba recarsi in linea senza raggiungere la stazione successiva, l'annuncio sarà dato anche a questa.

L'annuncio deve essere dato anche alle stazioni con locomotiva di riserva poste fuori del tratto percorso dallo straordinario ma tenute a provvedere allo eventuale soccorso del treno.

Se lo straordinario deve percorrere un tratto di linea interessante più Riparti di Movimento, l'annuncio sarà dato ai rispettivi Capi.

Quando uno straordinario per servizio viaggiatori non sia compreso nell'orario generale di servizio, l'annuncio d'effettuazione sarà dato anche alla Sezione Movimento ed agli Uffici interessati dei Lavori (compreso l'Ufficio Elettrificazione) e della Trazione.

L'annuncio dei treni materiali deve essere dato anche al Capo del Riparto Lavori avente giurisdizione sulla linea che comprende i tratti di lavoro interessati.

7. Per le località servite da più stazioni indicate nell'orario come capotronco — salvo disposizioni locali — quando il treno straordinario ha origine da una

delle stazioni capotronco secondarie e non passa per la capotronco principale, la stazione d'origine deve darne l'annuncio, oltre che alla capotronco principale, sino alla prima stazione capotronco della linea (non considerando come tale le altre della stessa località) ed a quelle altre capotronco della medesima località che si trovassero su diramazioni della stessa linea; se il treno passa per la capotronco principale, l'annuncio sarà limitato sino a questa, cui spetta provvedere come se il treno avesse origine da essa.

8. L'annuncio telegrafico alle stazioni indicate nell'orario come capo circuito deve essere trasmesso a mezzo dei circuiti più diretti a cura della stazione d'origine dello straordinario se corrisponde con esse direttamente, altrimenti a cura dell'attigua stazione capocircuito. A tutte le altre stazioni deve essere trasmesso dalla stazione d'origine o dalle capocircuito suddette a mezzo dei circuiti omnibus, ognuna per le stazioni del proprio circuito, seguendo la direzione del treno annunciato.

9. Quando l'annuncio non si possa trasmettere per telegrafo si supplisce inviando a ciascuna stazione copia del telegramma d'effettuazione coi treni utili, anche in direzione opposta a quella del treno annunciato, ricorrendo eventualmente ad altre stazioni e prescrivendo, quando occorra, ai treni di fermare.

Se tale invio viene fatto a più di una stazione o fermata si farà uso di avviso corrente modulo M-38, sul quale i dirigenti debbono rilasciare la firma di ricevuta.

La trasmissione della copia del telegramma d'annuncio deve risultare nel prospetto G del foglio di corsa sia che avvenga oppur no con modulo M-38.

Questo sistema di annuncio scritto può essere ordinato dalla Sezione Movimento come normale, specie in occasione di eccezionali trasporti.

10. L'orario di un treno straordinario non compreso nell'orario generale di servizio deve essere diramato;

a) alle stazioni specificate nel precedente comma 6;

b) alle stazioni che devono consegnarlo ai treni interessati, preferendo quelle che compilano il foglio di corsa.

L'orario deve essere distribuito alle stazioni con avviso corrente mod. M-38.

Quando nell'orario sia indicato il giorno di effettuazione e sia detto esplicitamente che la diramazione dell'orario vale anche come annuncio, si omette l'annuncio telegrafico.

In mancanza di tempo l'orario dello straordinario sarà diramato telegraficamente e potrà essere diviso per ciascun tratto compreso fra le stazioni capocircuito telegrafico comunicandone a ciascuna di esse la parte che la interessa e con l'esplicita indicazione che l'orario tiene luogo dell'annuncio.

11. Tutte le stazioni che ricevono l'annuncio di uno straordinario e che sono situate sul suo percorso debbono darne telegrafica conferma alla rispettiva stazione capocircuito omnibus dalla parte dell'arrivo dello

straordinario, od alla stazione d'origine del treno se sullo stesso circuito omnibus, indicando gli incroci fissati in esse col treno straordinario. Inoltre le stazioni d'incrocio debbono confermare anche alla stazione precedente alla agli incroci, dalla parte dell'arrivo dello straordinario.

La conferma sarà data col telegramma:

FORMULA 18: INTESO OGGI *data* (DOMANI *data*; NELLA NOTTE DAL AL) TR.
STRAORDINARIO *ed occorrendo* CHE INCROCIA A
TR.

Agli effetti della conferma della effettuazione, sulle linee a semplice binario, sono sempre da considerarsi d'incrocio le stazioni capotronco, quelle di diramazione con un tratto comune alle due linee, le stazioni origine di treni in direzione opposta allo straordinario, le stazioni di passaggio dal semplice al doppio binario, quelle estreme del foglio dell'orario di servizio o termine di corsa dello straordinario e quelle capocircuito.

Anche queste stazioni, quando nell'orario di servizio non risultino in esse indicati incroci con lo straordinario, ne confermeranno la semplice effettuazione dando però la conferma stessa anche alla precedente alla agli incroci.

12. Anche quando l'annuncio d'effettuazione di uno straordinario è fatto per iscritto, le conferme debbono essere date come se l'annuncio stesso fosse stato trasmesso per telegrafo. È ammesso pure che le conferme siano date per iscritto a mezzo di treni; in tal caso

l'invio dovrà, come è prescritto per l'annuncio, risultare nel prospetto G del foglio di corsa.

Quando l'orario di un treno straordinario viene diramato telegraficamente con l'esplicita indicazione che vale anche per annuncio, le stazioni capotronco, e quelle d'origine e termine di corsa dovranno darne conferma anche all'Ufficio che ha diramato l'orario.

In mancanza di altri mezzi più solleciti la conferma può essere mandata mediante correntale, da trasmettersi per mezzo del personale di vigilanza o dei guardalinee come detto al comma 30.

13. La stazione di origine, o la capocircuito telegrafico, ognuna per il percorso dello straordinario fino alla successiva capocircuito o termine di corsa, quando non abbia potuto ottenere la conferma di qualche stazione deve ritenerla non avvisata dell'effettuazione e prescrivere al treno d'entrarvi con precauzione (1) e quando, sulle linee a semplice binario, non abbia potuto ottenere la conferma di qualche stazione d'incrocio deve ordinare al capotreno dello straordinario di attendere istruzioni nella stazione precedente a quella di incrocio prescrivendovi al treno fermata qualora non l'avesse (2). Quando, oltre la conferma della stazione d'incrocio, venga a mancare anche quella della stazione precedente nel senso della corsa dello straordinario, la stazione di origine o capocircuito dovrà ordinare al capotreno di proseguire dall'ultima stazione che ha confermato e dalle successive col consenso te-

(1) *Precauzione a mancando conferma annuncio.*

(2) *Riceverete a (Fermate a per) istruzioni mancando conferma di*

tegrafico, prescrivendo al treno fermata, qualora non l'avesse, nelle stazioni medesime (1).

Il capotreno arrivando in dette stazioni è tenuto a richiedere al dirigente il visto alla prescrizione ricevuta.

14. La stazione precedente quella d'incrocio in cui lo straordinario ha ordine di attendere istruzioni non deve lasciarlo proseguire se non le è arrivata dalla stazione di incrocio la conferma telegrafica o scritta della sua effettuazione.

Analogamente l'ultima stazione che ha confermato e le successive tenute a garantire col consenso telegrafico la corsa dello straordinario non devono lasciarlo proseguire se non hanno ottenuto il consenso o la conferma scritta.

Quando non funzioni il telegrafo e non sia arrivata la conferma scritta queste stazioni e quella precedente la stazione d'incrocio potranno fare avanzare lo straordinario solo quando possa giungere nella stazione successiva almeno 10 minuti prima dell'ora normale di partenza del treno in direzione opposta, attenendosi alle disposizioni dell'art. 28.

Sulle linee esercitate col blocco, anche quando manchi la conferma di qualche stazione d'incrocio, non occorre vincolare il treno straordinario al regime del consenso telegrafico bastando quello di blocco.

15. Se prima dell'arrivo dello straordinario giungesse nella stazione precedente a quella d'incrocio o

(1) Da a viaggerete col consenso telegrafico, mancando conferma di aggiungendo quando ne è il caso, fermate a

nell'ultima stazione che ha confermato il treno incrociante senza annotazione relativa allo spostamento di incrocio, dovrà essere trattenuto.

16. Le disposizioni relative alla mancata conferma della stazione di incrocio sono riferibili anche alle stazioni considerate di incrocio di cui al precedente comma 11.

17. I dirigenti, appena ricevono l'annuncio di un treno straordinario o ne decidono l'effettuazione, devono dare il prescritto avviso (Art. 6.) al dipendente personale.

Se la stazione è provvista di locomotiva di riserva essi devono inoltre darne avviso al capo deposito locomotive o, in mancanza, al macchinista indicando, nel caso di treno straordinario non compreso nell'orario generale, gli estremi dell'orario relativo, agli effetti dell'art. 31.

18. Se lo straordinario è effettuato da una stazione che non sia capotronco nè origine di treni, il dirigente se non ha avuto mezzo di rilevare dai fogli di corsa dei treni le prescrizioni da farsi allo straordinario, deve chiederle telegraficamente alla capotronco precedente.

19. Debbono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che con esso hanno incroci e precedenza (1).

(1) *Incrociate (precedete, o vi precede) o straordinario stazione d'origine stazione termine di corsa Nel caso di straordinario non compreso nell'orario generale di servizio, come da orario che consegna.*

20. Le stazioni capotronco debbono avvisare o fare avvisare dell'effettuazione dello straordinario i treni interessati che, in base all'orario, partono da esse dopo l'ora o alla stessa ora di quella di presentazione del telegramma di effettuazione.

Analogamente si comporteranno le stazioni d'origine di qualche treno per avvisare i treni stessi quando siano interessati.

Le stazioni di diramazione debbono avvisare o fare avvisare dell'effettuazione dello straordinario che percorre una linea, i treni dell'altra linea interessati nel tratto comune e che partono da esse dopo l'ora o alla stessa ora di presentazione del telegramma di effettuazione.

I treni che all'ora di presentazione del telegramma di effettuazione dovrebbero, in base all'orario, essere già partiti dalle stazioni capotronco, di loro origine o di diramazione, debbono essere fatti avvisare a cura delle stazioni in cui rispettivamente, per orario, incrociano o precedono lo straordinario o ne sono preceduti.

21. Quando uno straordinario non si effettui per tutto il tratto segnato in orario, le due stazioni estreme del suo percorso effettivo debbono attenersi alle norme previste dall'art. 26.¹³. Se dette stazioni estreme non sono di quelle contemplate nell'art. 25., a) e b) dovranno inoltre provvedere per l'avviso della precedenza ai treni senza fermata che per orario o per ritardo nell'intervallo di 15 minuti avanzano sullo straordinario senza che nell'orario di servizio risulti in esse indicata la precedenza.

22. Le stazioni alle quali spetta di avvisare i treni interessati dell'effettuazione dello straordinario per darne l'incarico ad altra stazione si varranno del telegramma:

FORMULA 19: AVVISATE TR. CHE INCROCIA (PRECEDE, O SARÀ PRECEDUTO) A STRAORDINARIO *stazione d'origine* *stazione termine di corsa* PER *qualità del trasporto*.

La stazione cui l'ordine è rivolto confermerà con telegramma:

FORMULA 20: AL N. TR. SARÀ (FU) AVVISATO INCROCIARE (PRECEDERE, O CHE SARÀ PRECEDUTO) TR. A

Se invece il treno fosse già partito, la stazione risponderà, a seconda del caso, col telegramma formula 1, o 2 facendola precedere dalle parole « AL N. . . . ».

23. La stazione della linea o tratto di linea percorso dallo straordinario dove un treno in senso inverso allo straordinario ha stabilita l'ultima fermata normale prima di giungere alla stazione d'incrocio con lo straordinario, deve accertarsi che il treno stesso sia avvisato con regolare prescrizione e darne conferma unitamente al telegramma di partenza alla stazione di incrocio.

Analogo accertamento e conferma spettano alla stazione dove un treno ha stabilita l'ultima fermata normale prima di giungere nella stazione di precedenza con lo straordinario quando questa non sia di quelle

contemplate nell'art. 25., a) e b) ed il treno non vi abbia fermata (1).

Quando lo straordinario termina la corsa in una stazione che è anche d'incrocio, la conferma a questa dell'avvenuto avviso ai treni incrocianti deve essere data dalla stazione capotronco o di diramazione o d'origine a cura della quale debbono essere avvisati i treni interessati.

24. Le stazioni di incrocio debbono ricevere il treno che non risulta avvisato dell'incrocio con lo straordinario, con le norme di cui all'art. 12., ma sempre previa fermata al segnale di protezione anche se le stazioni sono provviste di segnale di partenza preceduto da segnale d'avviso, a meno che il treno abbia in esse fermata e sia ricevuto prima dello straordinario, o la stazione sia fra quelle indicate nell'art. 14., dove i treni debbono entrare con precauzione o si trovi nelle condizioni previste dall'art. 14., 3.

Le stazioni d'incrocio suddette dovranno poi provvedere al voluto avviso appena il treno sia entrato in stazione.

Su tutte le linee, le stazioni di precedenza, non contemplate nell'art. 25., a) e b) debbono ricevere con le norme dell'art. 12., il treno senza fermata che non risulta avvisato della precedenza con lo straordinario.

25. La stazione d'origine di uno straordinario deve provvedere alla sua segnalazione con i treni che immediatamente lo precedono, però in via eccezionale

(1) TR. ORARIO (PARTITO) AVVISATO INCROCIARE (PRECEDERE) TR. A

e particolarmente per evitare fermate ai treni diretti, può provvedere anche con treni non seguiti immediatamente dallo straordinario, oppure col treno che, immediatamente prima dello straordinario, percorre il tratto in senso inverso. In questi casi la stazione deve farne cenno nel telegramma d'annuncio, indicando il tratto quando il segnalamento stesso non sia prescritto in orario.

Con disposizioni locali, nei tratti comuni a più linee, per evitare ai treni fermate ai bivi in linea per esporre o togliere segnali, si può anche omettere la segnalazione o farla dove non sarebbe necessaria. Dei segnalamenti anormali od omessi, quando non risultino da disposizioni in orario, deve avvisarsi il personale di vigilanza con correntale o per telefono.

26. Sul foglio di corsa del treno che ne segnala un altro dev'essere indicato il treno segnalato ed il tratto sul quale il segnale deve rimanere esposto (1).

La stazione che prescrive la segnalazione deve provvedere alla fermata dei treni — quando già non l'avessero — per esporre o per togliere i segnali (2).

Il segnale per treno straordinario si riferisce a quello che per orario dovrebbe per primo percorrere la linea dopo il treno segnalante a meno che, con esplicita disposizione nell'orario di servizio o con apposito avviso scritto al personale di linea, sia indicato altro treno.

(1) *Segnalate da a straordinario* (stazione d'origine e termine della corsa dello straordinario). Nel caso di segnalamento in senso inverso: *Segnalate in senso inverso da a ecc.*

(2) *Fermate a per esporre (togliere) segnali.*

27. Ciascuna stazione compresa nel percorso di un treno straordinario deve accertarsi che questo sia segnalato.

Quando il treno che deve segnalare uno straordinario arriva o transita senza segnale in una stazione, il dirigente, se non gli è possibile provvedere per il segnalamento neppure rivolgendosi ad altra stazione invierà, in senso contrario alla corsa dello straordinario, la correntale al personale di linea qualora non fosse già stata mandata, avvertendone la stazione cui essa è diretta, la quale, se la correntale non arriva in tempo, deve provvedere come è prescritto dal comma 34.

28. Il dirigente, che veda arrivare o transitare un treno col segnale di uno straordinario di cui non abbia ricevuto l'annuncio, deve subito richiederlo e, se il treno segnalante ha fermata, deve rilevare dal foglio di corsa qual'è il treno segnalato.

29. Le stazioni del tratto percorso da uno straordinario debbono, per l'effettuazione del treno stesso, inviare al personale di linea la correntale mod. M-41

a) quando lo straordinario che si effettua non è quello seguente immediatamente per orario il treno segnalante, essendo fra essi previsti dall'orario altri straordinari;

b) per l'effettuazione di un treno straordinario non compreso nell'orario di servizio o di un supplementare in precedenza al normale;

c) sui tratti di linea specificatamente indicata nella Prefazione all'orario di servizio dove i segnali ammessi ai treni non sono ben visibili.

30. La correntale viene emessa dalle singole stazioni e inoltrata fino all'attigua a mezzo dei guardalinee o a mezzo del personale di stazione e di vigilanza.

In questo caso, salvo speciali disposizioni, la correntale deve essere inviata da posto a posto in senso contrario alla corsa dello straordinario.

Le stazioni debbono indicare nella correntale oltre il numero o sigla del treno che si annuncia, anche l'ora di partenza o di passaggio del treno stesso dalla stazione verso cui la correntale è diretta, quando si tratti di straordinario non compreso nell'orario di servizio. Le stazioni devono ritirare dai guardalinee o dal prossimo agente di vigilanza al quale la correntale viene rimessa, ricevuta sull'apposito tagliando che conserveranno a prova del loro operato. Se la correntale è inoltrata a mezzo degli agenti di vigilanza sarà firmata da ciascuno di essi coll'indicazione dell'ora in cui la riceve e trasmessa sollecitamente al posto successivo fino alla prossima stazione. Se la correntale è inoltrata a mezzo dei guardalinee il dirigente deve compilare anche tanti mod. M-40 quanti sono i posti di guardia e di capi squadra dei Lavori compresi fra la propria stazione e la successiva ripetendovi le indicazioni della correntale. Detti moduli saranno dai guardalinee consegnati agli agenti interessati ritirandone ricevuta sulla correntale.

Le stazioni possono inviare per treno le correntali già compilate alle attigue stazioni e fermate intermedie nelle quali non sia in servizio un dirigente il movimento; l'agente del posto al quale sono consegnate deve a sua volta provvedere subito ad inoltrarle sulla linea.

31. Se lo straordinario pel quale non occorre l'invio della correntale ne segnalasse a sua volta un altro e fra i due fossero per orario intercalati altri straordinari, siccome per il secondo occorre la correntale, in essa si dovrà far cenno anche del primo.

32. Le stazioni dei tratti non serviti da guardalinee, nel caso di più treni straordinari, allo scopo di distogliere il personale di vigilanza il meno possibile, emetteranno nel senso dei treni pari una sola correntale per l'annuncio di parecchi treni anche se di opposta direzione, avvertendone la stazione alligua.

Le Sezioni, per evitare lunghi percorsi specie in galleria sono autorizzate a disciplinare l'invio delle correntali in modo che queste siano ritornate rispettivamente alle stazioni che le hanno emesse.

33. Pei treni che seguono la stessa direzione della correntale, il dirigente che la ritira deve darne avviso telegrafico alla stazione mittente nei casi previsti dai punti b) e c) del comma 29. Analogamente quando la correntale non percorra tutto il tratto fra le due stazioni e sia stata ritornata alla stazione che la emise, questa è tenuta a darne avviso telegrafico alla successiva.

34. Sui tratti pei quali è mancata la segnalazione di uno straordinario, se questo partisse da una stazione prima che sia giunta la correntale, dovrà essere avvisato dal dirigente di viaggiare fino alla prossima stazione con precauzione (Art. 14.^a) (1).

(1) Precauzione da a (fino a) per linea non preavvisata.

Analoga prescrizione (1) dovrà farsi, anche se ebbe luogo la segnalazione, quando, nei casi b) e c) del comma 29, manchi la correntale, perchè il personale di linea deve ritenersi, in tali casi, non preavvisato, nonostante l'avvenuta segnalazione.

35. Alla correntale mod. M-41 può essere sostituito l'avviso telefonico, purchè siano seguite le norme prescritte per i fonogrammi di movimento.

36. I dirigenti, in caso di ritardo di uno straordinario che modifica l'orario di altri treni, possono licenziare in orario questi ultimi considerando la linea regolarmente presenziata dal personale di linea che attende il passaggio del treno in base al rispettivo orario senza tener conto degli eventuali ritardi derivanti da incroci o precedenza col treno straordinario.

37. Per i treni straordinari resi giornalieri (Art. 2.4) la stazione d'origine darà un solo annuncio della loro effettuazione fino a nuovo avviso o fino ad una data stabilita; analogamente la segnalazione verrà fatta soltanto pel primo giorno, invece l'avviso ai treni interessati deve essere dato giornalmente.

Le conferme, analogamente a quanto è prescritto per l'annuncio, saranno date pel primo giorno soltanto, anche se in seguito venisse annunciato un treno straordinario incrociante.

Quando si rende giornaliero un treno straordinario si deve darne l'annuncio al personale di linea anche con correntale, da inviarsi soltanto pel primo giorno,

(1) *Precauzione da a (fino a) mancando correntale al personale di linea.*

e in tal caso con la correntale saranno trasmessi, con le norme di cui al comma 30, appositi moduli M-40 con gli estremi di effettuazione.

È di competenza della Sezione Movimento rendere giornalieri i treni straordinari.

Art. 16.

Effettuazione dei treni supplementari.

1. I treni supplementari hanno lo stesso orario del treno di cui sono la ripetizione e cioè le stesse ore di arrivo, partenza o transito, gli stessi incroci e precedenza; sul loro foglio di corsa viene quindi esposto lo stesso orario stabilito per il treno normale. Per la effettuazione dei treni supplementari non occorre la preventiva autorizzazione del Capo del Riparto.

2. I treni supplementari devono essere segnalati come è prescritto dal Regolamento sui Segnali e devono essere annunciati alle stazioni ed avvisati ai treni interessati come è stabilito per i treni straordinari sostituendo nella formula 17 e nelle prescrizioni la parola « STRAORDINARIO » con le altre « SUPPLEMENTARE A SEGUITO » o « SUPPLEMENTARE IN PRECEDENZA ».

Nell'annuncio dei treni supplementari in precedenza, deve essere sempre precisato l'anticipo massimo consentito per tutto il percorso. Uguale indicazione deve riportarsi nel foglio di corsa del treno supplementare in precedenza e comunicarsi al personale di macchina del treno stesso.

Mancando il tempo, l'annuncio col telegrafo del treno supplementare a seguito dovrà procedere da stazione a stazione ed in tal caso la formula 17 dovrà essere completata con le parole: « ANNUNCIO E CONFERMA DA STAZIONE A STAZIONE ».

Ciascuna stazione dovrà far proseguire il telegramma d'annuncio ed ottenere la relativa conferma dalla stazione successiva ed in mancanza disporre per le prescrizioni di cui al comma 8.

3. In caso di variazione nella successione di due treni che abbiano lo stesso numero o sigla se il supplementare è a seguito deve essere sempre considerato normale il treno che viene inoltrato per primo e quando i due treni fossero adibiti a trasporti differenti devono essere informate le stazioni del tratto sul quale la successione viene variata.

Se trattasi invece di supplementare in precedenza deve essere considerato normale il treno inoltrato per secondo quando il treno originariamente normale possa anticipare sul proprio orario. In questo caso dovrà prescrivarsi al treno originariamente normale di viaggiare come treno supplementare in precedenza, precisando l'anticipo massimo stabilito (1) ed al treno supplementare di viaggiare come treno normale (2). Dovranno inoltre essere informate le stazioni della tratta nella quale la successione viene variata.

Qualora il treno originariamente normale non possa viaggiare in anticipo sul proprio orario entrambi i treni devono conservare la propria caratteristica e

(1) *Da viaggiate come tr. Ante Anticipo stabilito in tutto il percorso m. . . . da non superare.*

(2) *Da viaggiate come tr. . . . normale.*

per l'avviso della variata successione ai treni stessi ed alle stazioni devono osservarsi le modalità stabilite per le precedenza anormali (Art. 25).

4. Le conferme dell'annuncio si danno con le norme stabilite per i treni straordinari, omettendo però l'indicazione degli incroci.

5. Per i supplementari a seguito l'annuncio con correntale o per telefono è obbligatorio soltanto sulle linee in condizione di deficiente visibilità di cui all'articolo 15.²⁹ c).

Per i treni supplementari in precedenza l'annuncio con correntale o per telefono è sempre obbligatorio.

6. La stazione di origine di un treno supplementare, quando non sia a conoscenza delle prescrizioni che debbono essergli fatte, le rileverà dal foglio di corsa del treno normale e, quando dovesse inoltrare per primo il treno da essa originario o si trattasse di supplementare in precedenza, dovrà richiederle alla stazione capo tronco precedente.

7. Sulle linee a semplice binario quando un treno è seguito da supplementare, il capotreno nell'entrare nelle stazioni di incrocio o da considerarsi tali (Art. 15.¹¹) ed in quelle che non abbiano confermata l'effettuazione del supplementare, deve presentare dal bagagliaio il segnale di arresto ai deviatori, ai dirigenti nonché ai treni in direzione opposta come stabilito dal Regolamento Segnali.

Il segnale sarà esposto anche nell'entrare nelle stazioni che avessero fermato il treno al segnale fisso.

8. Il dirigente della stazione di origine di un supplementare a seguito dell'originale o quello della stazione capocircuito interessata, quando non abbia ricevuto la conferma dell'effettuazione di detto supplementare da una stazione non d'incrocio, ne dà avviso al treno normale (1); se non ha invece ricevuto la conferma da una stazione d'incrocio o da considerarsi tale, dovrà prescrivere al treno normale di ricevere istruzioni fermando se occorre nella stazione precedente a quella che non ha confermato (2) che a sua volta, in mancanza di detta conferma, dovrà prescrivergli di fermare sui deviatori di entrata della stazione che non ha confermato (3).

Quando oltre la conferma della stazione d'incrocio venga a mancare anche quella della stazione precedente nel senso della corsa del supplementare a seguito, la stazione origine di questo o quella capocircuito interessata prescriverà senz'altro al treno normale di fermare sui deviatori di entrata di tutte le stazioni, successive all'ultima che ha confermato, fino a quella d'incrocio.

Se il supplementare a seguito ha origine da una stazione che non sia capotronco e viene inoltrato come normale, il dirigente della stazione d'origine o quello della stazione capocircuito interessata, allorquando una stazione d'incrocio, o da considerarsi tale, non abbia confermato l'effettuazione del supplementare,

(1) *Manca conferma di (oppure Fermate a) mancando conferma effettuazione tr. . . . supplementare.*

(2) *Riceverete a . . . (Fermate a per) istruzioni mancando conferma di effettuazione tr. . . . supplementare.*

(3) *Fermate a sui deviatori di entrata mancando conferma effettuazione tr. . . . supplementare.*

dovrà prescrivergli di proseguire dall'ultima stazione che ha confermato, precedente a quella d'incrocio, col consenso telegrafico (1).

Il capotreno arrivando in detta stazione deve ritirare dal dirigente il visto della prescrizione avuta.

Ai treni supplementari in precedenza si applicano, nei casi di mancata conferma dell'effettuazione, tutte le disposizioni prescritte per i treni straordinari sulle linee a doppio binario.

9. Salvo ordine in contrario, i treni che incrociano o danno la precedenza ad un altro che porta il segnale del supplementare a seguito non debbono partire finchè questo non sia giunto.

10. I telegrammi che riguardano la circolazione di un treno preceduto o seguito da supplementare devono accennare ad entrambi i treni ed i telegrammi relativi a spostamento d'incrocio o di precedenza devono indicare esplicitamente se lo spostamento si riferisce ad un solo treno oppure ad entrambi.

Nel primo caso alle formule prescritte si aggiungeranno le parole:

« FERMO RESTANDO INCROCIO (o PRECEDENZA) COL TRENO BIS A » per i supplementari a seguito, e « FERMA RESTANDO PRECEDENZA COL TRENO (NORMALE) A » per i supplementari in precedenza.

Analogo procedimento è da seguirsi negli avvisi al personale di stazione e dei treni interessati.

(1) Da a viaggiate col consenso telegrafico mancando conferma effettuazione supplementare.

11. Per il distanziamento dei treni supplementari valgono le disposizioni comuni a tutti gli altri treni (Art. 3).

Art. 17.

Soppressione, fusione e sostituzione dei treni.

1. Le stazioni in casi speciali di ritardo o di altre anomalie, possono sopprimere treni che non siano per viaggiatori; solo in casi di forza maggiore ed in quelli previsti dai comma 4 e 5 possono sopprimere treni con viaggiatori.

2. Le stazioni possono valersi della facoltà di sopprimere treni non viaggiatori ogni qualvolta la loro effettuazione non sia necessaria per servizio merci, per trasporto del materiale vuoto, per invio o per ritorno del personale e delle locomotive, procurando di utilizzare bene gli altri treni.

3. L'annuncio della soppressione deve essere dato alle stazioni, ai treni interessati (1) ed al personale di linea con le norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari.

L'annuncio alle stazioni deve essere dato col telegramma:

FORMULA 21: OGGI (DOMANI) data TR. . . .
SOPPRESSO DA A

(1) Tr. . . . soppresso da a

Le stazioni interessate confermeranno alla stazione che ha annunciata la soppressione od alla capocircuito, omnibus col telegramma:

FORMULA 22: INTESO OGGI (DOMANI) data
SOPPRESSIONE TR. DA A

La stazione che annuncia la soppressione, o la capocircuito, quando non possa ottenere la conferma della stazione dove ha incrocio il primo treno, che in base all'orario vi dovrebbe arrivare dalla stessa parte del treno soppresso, e dopo questo, deve avvisare dello stesso della mancata conferma con ordine al capotreno di ritirare dal dirigente di quella stazione il visto della prescrizione. La disposizione è da osservarsi anche per le stazioni da considerarsi sempre d'incrocio; occorrendo sarà prescritta al treno fermata (1).

4. Le stazioni possono — quando torni opportuno — fondere due treni in uno: sopprimeranno in tal caso uno di essi e ne faranno proseguire il materiale ed occorrendo la locomotiva e il personale coll'altro treno al quale sarà fatta opportuna prescrizione (2).

La fusione sarà annunciata col telegramma:

FORMULA 23: OGGI (DOMANI) data TR.
SOPPRESSO DA A MATERIALE (ed occorrendo
LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA STESSA TRATTA COL
TR. ed occorrendo, CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI
od altro genere di trasporto A (DA A

(1) Per mancata conferma soppressione tr. da a ritirare dal dirigente di aggiungere, se del caso, ove fermerete il visto a questa prescrizione.

(2) Tr. soppresso da a disimpegnate in suo loco servizio viaggiatori (od altro genere di trasporto) a (da a).

Le stazioni interessate confermeranno col telegramma:

FORMULA 24: INTESO OGGI (DOMANI) SOPPRESSIONE TR. DA A MATERIALE VIAGGIA CON TR.

Quando il treno venga soppresso per una parte soltanto della sua corsa e mantenuto pel rimanente percorso dovrà essere inoltrato alla stazione in cui è limitata la soppressione anche il foglio di corsa con la relativa prescrizione (1). Spetta a questa stazione provvedere a regolare gl'incroci e le precedenza non ancora effettuate che avrebbero dovuto avvenire nel tratto di soppressione.

5. Quando un treno sia in ritardo tale da causare molti spostamenti d'incrocio o di precedenza, le stazioni debbono sopprimerlo e *sostituirlo* con un opportuno straordinario previsto in orario.

La partecipazione relativa sarà data nei modi prescritti per l'annuncio dei treni straordinari col telegramma:

FORMULA 25: PER RITARDO OGGI (DOMANI) *dalla* TR. SOPPRESSO DA A EFFETTUASI SUA VECE STESSA TRATTA TR. STRAORDINARIO.

Quando il treno che viene sostituito è ordinario od anche uno straordinario già annunciato e segnalato non occorre che il treno che si effettua in sua vece venga segnalato ed avvisato con correntale; in questo caso alla formula 25 si aggiungeranno le parole:

(1) *Da a questo treno è soppresso provvedendosi al suo inoltra (ed eventualmente al suo servizio) col tr. . . .*

« CHE NON SARÀ SEGNALATO NÈ AVVISATO CON CORRENTALE AL PERSONALE DI LINEA ».

Le stazioni interessate confermeranno col telegramma:

FORMULA 26: INTESO OGGI (DOMANI) SOPPRESSIONE TR. . . . DA A SUA VECE EFFETTUASI STESSA TRATTA TR. . . . STRAORDINARIO *ed occorrendo* CHE INCROCIA A TR. . . .

6. Per la soppressione, fusione e sostituzione di treni non occorre la preventiva autorizzazione del Capo Riparto.

7. Una stazione che non sia capotronco, in attesa di un treno in ritardo, può metterlo in circolazione per proprio conto solo dopo essersi fatto confermare dalla stazione capotronco precedente, che il treno non fu soppresso e dopo di avere annunciata l'effettuazione del supplementare a seguito del treno stesso (Art. 16).

Art. 18.

Velocità di corsa dei treni; ritardi, recuperi e loro annuncio.

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni punto della linea non deve di regola superare quella assegnatagli dal proprio orario; in caso di ritardo la velocità può essere aumentata senza mai superare però il minore dei limiti stabiliti:

a) per il gruppo di ciascuna delle locomotive in servizio al treno;

- b) per ogni tratto di linea;
- c) per le condizioni di frenatura;
- d) per la categoria dei veicoli;
- e) per le speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. I limiti di cui ai punti a), b), e) del precedente comma sono stabiliti dall'orario e da disposizioni speciali contenute nella Prefazione Generale dell'orario stesso.

3. Nei riguardi dei punti c) e d) detta Prefazione indica la velocità massima alla quale i macchinisti possono viaggiare secondo la qualità del treno (direttissimo, diretto, derrate, merci ecc.) che effettuano quando non ricevono prescrizione scritta di cui al comma seguenti.

4. Qualora la velocità massima di cui al comma 3 non potesse essere consentita per la categoria di qualche veicolo in composizione al treno o perchè il numero dei freni attivi fosse inferiore a quello prescritto, il dirigente dovrà informarne il macchinista (1).

Quando poi il treno fosse in ritardo e la categoria di tutti i veicoli in composizione ed il numero dei freni attivi permettessero una velocità superiore a quella di cui al comma 3 il capotreno ne informerà il dirigente il quale avviserà il macchinista (2).

5. Devono inoltre essere rispettati tutti i rallenta-

(1) « Per categoria veicoli non superare velocità Km. da a ».

« Da a non superare velocità Km. (oppure Vietato recupero da a) rispetto frenatura (indicare rapporto).

(2) « Per categoria veicoli e numero di freni attivi (indicare rapporto frenatura) ammissibile velocità Km. da a ».

menti prescritti con le norme di cui all'art. 7, quelli di carattere permanente da effettuarsi con velocità stabilite da disposizioni speciali contenute nella suddetta Prefazione, al passaggio sulle curve dei deviatori, nel transitare su piattaforme e nel percorrere binari di stabilimenti raccordati oltre che tutte le speciali prescrizioni e cautele prescritte dai Regolamenti, dall'orario e da qualsiasi altra disposizione.

6. Di regola debbonsi evitare i ritardi e quelli inevitabili si debbono possibilmente recuperare oltre che con la riduzione e, nei casi ammessi, con la soppressione delle fermate (Art. 3.), anche aumentando la velocità, previo l'aumento del numero dei freni, se necessario, e purchè non venga superato nessuno dei limiti indicati al comma 1.

7. In caso di ritardo, tutto il personale ha l'obbligo di sollecitare il servizio del treno in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo possibile. I dirigenti debbono però tener conto che la durata delle fermate dei treni merci stabilite per le refezioni non può venire ridotta.

8. Il macchinista che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge pei provvedimenti di sua spettanza, fra i quali l'eventuale alleggerimento del treno od il sussidio colla locomotiva di riserva più vicina.

Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigere dal macchinista la richiesta scritta sul Bollettino di trazione (1) e sul

(1) Il Bollettino di trazione, Modulo TT-306 è il documento che accompagna le locomotive dei treni e serve ad indicare il servizio da loro disimpegnato agli uffici del Servizio Materiale e Trazione.

modulo M-40 che gli esibirà, e quindi deciderà sul da farsi.

9. I ritardi di almeno 15 minuti su tutte le linee e quelli di almeno 10 minuti sulle linee a semplice binario indicate nell'orario debbono essere notificati telegraficamente dalla prima stazione in cui si verificano alle successive, fino alla prossima d'incrocio o di precedenza, non oltrepassando, se più vicina, la capotronco o la capocircuito cui spetta l'obbligo di far proseguire l'avviso verso le successive stazioni d'incrocio e di precedenza.

10. Egualmente deve comportarsi la prima stazione in cui il ritardo annunciato subisca una variazione (maggior ritardo o recupero) che raggiunga almeno i 10 minuti.

11. Salvo disposizioni locali, il dirigente ha l'obbligo di avvisare, verbalmente o per telefono, il capodeposito — se la stazione ne è sede — dei ritardi previsti superiori a 30 minuti nella partenza o nell'arrivo dei treni. Dove manca il capodeposito, il dirigente deve avvisare il macchinista che debba subire un ritardo superiore a 30 minuti.

Art. 19.

Protezione dei treni

**fermi od in transito nelle stazioni o fermi
ai segnali fissi di protezione.**

1. Un treno fermo o in transito in una stazione deve essere protetto col segnale fisso di protezione,

alla cui manovra si provvede secondo le prescrizioni dell'art. 12.

2. Un treno fermo ad un segnale fisso di protezione deve essere protetto nel modo prescritto dal Regolamento Segnali.

3. È da evitarsi che i treni sostino a lungo ai segnali di protezione e conseguentemente quando le condizioni di una stazione facessero prevedere, prima dell'ora di partenza di un treno dalla stazione precedente, di non poterlo ricevere se non dopo averlo trattenuto per un certo tempo al segnale fisso, il dirigente, con la formula 8, deve invitare la detta stazione a trattenere il treno.

Quando il dirigente non avesse preveduta la lunga sosta di un treno al segnale fisso, dovrà vincolare a successivo avviso di via libera la partenza dalla stazione precedente di altro treno che lo segua usando, a seconda del caso, la formula 8 oppure 10, non dovendo fare affidamento sul ritardo nella trasmissione del telegramma del giunto.

4. Il dirigente che, nel caso di anormalità, abbia il dubbio che il segnale fisso di protezione disposto a via libera per un treno possa indicare via libera anche ad altro successivo, deve tenere il segnale stesso a via impedita, e provvedere a fare avanzare il primo treno, sia mediante segnali a mano, sia mandando sul posto un agente di stazione per gli opportuni ordini in relazione a quanto dispone il Regolamento Segnali.

Art. 20.

**Protezione in linea dei treni fermi
od a velocità ridotta.**

1. Alla protezione di un treno che, per un motivo qualsiasi si ferma lungo la linea, dovrà essere provveduto nel modo prescritto dal Regolamento Segnali.

2. L'arresto di un treno in linea, quando avvenga in condizioni da poter scegliere il punto di fermata, dovrà ottenersi possibilmente in prossimità di un agente di linea o di un posto di blocco.

3. Quando, per un motivo imprevisto, un treno rallenti la corsa in modo da poter essere seguito al passo d'uomo, il macchinista, se non è in grado di ricoverare il treno nella stazione successiva senza superare un ritardo di 20 minuti rispetto all'ora reale di partenza o di transito dalla stazione antecedente, lo dovrà arrestare. Indipendentemente dall'obbligo del macchinista, anche il capotreno deve usare in tal caso ogni mezzo a sua disposizione per ottenere l'arresto del treno e quindi provvedere che il treno prosegua seguito a distanza di metri 200 da un agente di scorta o di linea col segnale di arresto.

Art. 21.

Deficiente ventilazione delle gallerie.

1. Quando la corsa di un treno in una galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione si faccia penosa per deficiente ventilazione, si deve fermare il treno

e procedere al dimezzamento (Art. 22) od alla chiamata della locomotiva di soccorso (Art. 29).

2. Il personale in servizio ad un treno, che in una galleria abbia sofferto per le cattive condizioni di respirabilità, deve avvisare la prima stazione in cui giunge; in tal caso il dirigente dovrà provvedere per fare tenere leggeri i treni successivi ed informare la stazione posta al di là della galleria perchè disponga analogamente.

Salvo disposizioni contrarie la riduzione del peso deve essere limitata ad $1/10$ della prestazione della locomotiva.

3. I treni che si dirigono verso una galleria possono esserne fermati fuori d'iniziativa del personale di linea che ritenga la respirazione pericolosa per il personale del treno.

Art. 22.

Dimezzamento dei treni.

1. Quando un treno si ferma in linea per insufficiente forza della locomotiva, il capotreno deve anzitutto assicurarsi della protezione a distanza, come è prescritto dal Regolamento Segnali, quindi, presi accordi col macchinista per il dimezzamento ed assicurata l'immobilità della parte posteriore, deve disporre che il treno sia ricoverato nella successiva stazione in due riprese e consegnare inoltre, se del caso, all'agente che resterà a guardia della seconda parte, un modulo M-40^a con prescrizione (1) di attendere sul posto il

(1) *Attendete qui ritorno locomotiva, non avanzate salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.*

ritorno della locomotiva, salvo ordine in contrario di una delle stazioni limitrofe.

2. Dalla cabina della locomotiva che ricovera in stazione la prima parte del treno, deve essere esposto, nei casi prescritti, segnale d'arresto ai posti di bivio ed alla stazione.

3. Il personale della locomotiva suddetta dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in punto opportuno un segnale di arresto, che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà poi arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte.

4. Quando per la rottura degli organi d'attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza, e la prima deve essere lasciata proseguire fino a che il personale abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

5. Il personale di linea, quando si avvede dello spezzamento di un treno, presenterà alla seconda parte il segnale di fermata, purchè sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte.

Analogamente dovrà comportarsi il personale della seconda parte del treno.

6. Nel caso che le condizioni degli organi d'attacco lo permettano, le due parti devono essere ricongiunte con le debite cautele. La retrocessione della prima parte per il ricongiungimento, quando nel retrocedere debba discendere, è vietata ai treni con freno a mano sulle linee con pendenza superiore al 10 per mille ed ai treni

con freno continuo sulle linee con pendenza superiore al 20 per mille. Se le condizioni degli organi di attacco non danno affidamento di un ricongiungimento sicuro delle due parti si dovrà procurare di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli apparecchi di aggancio guasti. In tal caso e quando la retrocessione non è ammessa si adotteranno le disposizioni dei comma precedenti.

7. Sulle linee con pendenza superiore al 30 per mille, quando sia possibile e non si causi grave ritardo al treno, la parte del treno rimasta in linea dovrà essere ricoverata in stazione a mezzo di locomotiva inviata nel senso della salita.

8. Se il treno fosse rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti può farsi su qualunque linea spingendo la seconda; come pure si può ordinare il proseguimento di questa, purchè siano intervenuti accordi con chi scorta la prima parte od in seguito ad ordine della stazione successiva.

È sempre ammesso un eventuale spostamento della seconda parte con la locomotiva di coda, purchè debitamente protetta da segnali, per portarla fuori di galleria, o quando per eccezionale accidentalità sopraggiungesse un treno susseguente che altrimenti resterebbe fermo in galleria.

9. È assolutamente vietato di far discendere, per forza di gravità, una colonna di veicoli od un veicolo isolato, lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

10. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arre-

stare prontamente la prima parte, il dirigente deve provvedere a far ritornare questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

11. Nel caso di spezzamento accidentale di un treno il personale addetto alla seconda parte o quello di linea, quando non riuscisse a prendere accordi col personale della prima parte, dovrà proteggere immediatamente i veicoli rimasti in linea, come prescritto dall'art. 29 del Regolamento sui segnali.

Art. 23.

Retrocessione dei treni.

1. Un treno partito da una stazione non può retrocedervi senza ordine di questa; si fa eccezione nei casi di evidente pericolo, o — sulle linee col segnalamento a campana — quando il treno sia stato arrestato dal personale di linea per aver inteso i segnali 1 e 2 (*partenza di due treni viaggianti uno contro l'altro sullo stesso binario*) od il segnale 3 (*fermare tutti i treni in corsa*) e purchè, retrocedendo, possa liberare più presto la linea.

2. La retrocessione è vietata sulle linee in pendenza superiore al 10 per mille ai treni con freni a mano e al 20 per mille ai treni con freno continuo quando, nel retrocedere debbano discendere, a meno che il treno abbia la locomotiva di spinta, nel qual caso questa

regolerà la corsa di retrocessione e quella di testa sarà staccata per seguire a distanza e con precauzione tale da evitare urli nel caso di repentina fermata del treno.

3. Nella retrocessione il treno deve essere protetto facendolo precedere con segnale a mano a metri 1000 dalla parte verso la quale si effettua il movimento. Quando però il treno sia stato arrestato dal personale di linea per avere inteso i segnali a campana 1 e 2 oppure quello 3, si dovrà provvedere alla sua protezione da ambo i lati col concorso dell'agente di vigilanza.

In quest'ultimo caso la protezione con i segnali a mano dalla parte opposta a quella verso la quale si effettua il movimento si omette quando il treno può essere protetto con segnali di blocco, mediante accordi fra il capotreno ed i singoli guardablocco.

Art. 24.

Anormalità od irregolarità nella corsa dei treni.

1. Il personale di un treno deve prestare continua attenzione al treno stesso ed alla linea per rilevare le eventuali anomalie ed avvicinandosi ad altri treni percorrenti il binario attiguo, deve mettersi in condizione di vedere i segnali eventualmente esposti su di essi.

2. Quando il personale di macchina o quello di scorta ad un treno noti qualche anomalia od irregolarità che potrebbe compromettere la sicurezza del

proprio e di altri treni, deve arrestare il treno. Poscia, rimosso il pericolo che ha causato la fermata, il capotreno deve ordinare di riprendere la corsa. Se invece il pericolo permane, egli deve, o col mezzo degli agenti di linea o col proprio personale, provvedere alla protezione del punto pericoloso, e quindi ordinare, se possibile, il proseguimento fino alla prossima stazione per informarla dell'anormalità. In tal caso dalla cabina della locomotiva deve essere presentato segnale di fermata ai treni, ai bivi ed all'ingresso nella stazione e, se la linea è esercitata col blocco, dovrà essere avvisato anche il primo posto di blocco che il treno incontra.

3. Anche nel caso di altre irregolarità o di attentati alla sicurezza del treno, od alla incolumità delle persone, il treno dovrà fermare nella prossima stazione per informarne il dirigente al quale spetta sempre di provvedere e di dare i prescritti avvisi.

4. Quando un treno arrestato in seguito ai segnali a campana di cui all'art. 23.¹, in considerazione della pendenza della linea o della vicinanza della successiva stazione, fosse fatto proseguire anzichè retrocedere, dovrà essere protetto nel modo prescritto dall'art. 23.³.

Art. 25.

Precedenze normali ed anormali.

1. Nelle stazioni di precedenza, i treni, di massima, devono arrestarsi anche se non hanno indicata o pre-

scritta la fermata; si fa eccezione per la fermata del treno che arriva per ultimo:

a) nelle stazioni delle linee a doppio binario dove il treno stesso non incontra di punta deviatoi;

b) in determinate stazioni con segnale di protezione di 1^a categoria e di partenza preceduti entrambi da segnale di avviso, indicate con annotazione nell'orario di servizio, nelle quali la manovra dei segnali che comandano il transito del treno è collegata a quella dei deviatoi incontrati di punta, per modo d'avere la garanzia che i deviatoi medesimi siano regolarmente disposti ed assicurati per il binario da percorrersi;

c) in qualunque stazione non compresa nei punti a) e b) quando questa possa valersi del libero transito telegrafico, oppure quando, per determinati treni esistono in orario disposizioni speciali.

2. Per le precedenza senza fermata nelle stazioni di cui al punto a) del comma 1, il dirigente dopo essersi accertato che il treno che cede il passo è ricoverato, si comporterà come nel caso di un treno che transita senza prendere il passo su di un altro.

3. Per le precedenza senza fermata nelle stazioni di cui al punto b) del comma 1, la facoltà di non fermare il treno che arriva per ultimo è subordinata al regolare funzionamento dei collegamenti di sicurezza; la posizione a via libera a tempo opportuno dei segnali di protezione e di partenza indica che di fatto la precedenza avviene senza fermata.

Quando occorre invece che la precedenza si effettui con fermata, basterà che le dette stazioni facciano trovare il segnale d'avviso ed il corrispondente di partenza a via impedita.

4. Per le precedenza senza fermata nelle stazioni comprese nel punto c), da effettuarsi col telegramma del libero transito, il dirigente deve attenersi a quanto è prescritto dai comma 8, 9, 10 ed 11 dell'art. 5.

Pei treni invece pei quali si permette, con annotazioni speciali in orario, la precedenza senza fermata del treno che arriva per ultimo, il dirigente, pur omettendo la trasmissione del telegramma del libero transito, dovrà attenersi a tutte le altre prescrizioni, come se il passaggio senza fermata accadesse per libero transito telegrafico, e quando egli non potesse personalmente o a mezzo dell'apposito incaricato provvedere agli accertamenti prescritti ed al ritiro delle chiavi, dovrà fare prescrivere al treno la fermata o riceverlo con le norme dell'articolo 12.4.

5. Per le precedenza previste in orario senza la fermata del treno che arriva per ultimo, nei casi dei punti a) e b) del comma 1, nell'orario di ciascun treno viene segnato fra parentesi nella casella della stazione il numero o la sigla dei treni che esso vi precede senza fermare.

Per le precedenza nelle stazioni comprese nel punto c) del comma 1 da effettuarsi col libero transito telegrafico nell'orario del treno che prende il passo viene esposta sopra l'ora di passaggio dalla stazione la chiamata (W) e fra le prescrizioni di movimento nel rispettivo foglio orario viene fatta apposita annotazione.

Pei treni invece pei quali eccezionalmente è ammesso che prendano il passo su altro senza fermare e senza il telegramma del libero transito, oltre essere racchiuso fra parentesi il numero o la sigla dei treni che essi precedono senza fermata, nel rispettivo foglio

orario le stazioni e i treni sono specificatamente indicati in apposita annotazione che rammenta anche gli obblighi del dirigente in tale circostanza.

6. Anche nei casi di precedenza non previste in orario, i dirigenti per agevolare la corsa dei treni debbono possibilmente evitare la fermata del treno che giunge per ultimo attenendosi alle disposizioni del comma 2 o 3 se la stazione in cui avviene la precedenza è di quelle comprese nei punti a) e b) del comma 1 e alle disposizioni del comma 4 se la stazione è di quelle comprese nel punto c) del comma predetto.

Comma 7 annullato.

App. N.

8. Le stazioni di precedenza, indipendentemente dall'obbligo che hanno le altre stazioni di notificare loro i ritardi (Art. 18.), debbono procurarsi quelle più recenti notizie su cui possano basare i loro calcoli per stabilire in quale stazione torni più conveniente effettuare le precedenzae.

9. Quando di due treni che si seguono il primo abbia un ritardo tale da far ritenere che, lasciandolo proseguire, ne derivi ritardo al secondo, la stazione di fermata che lo riceve giudicherà se convenga trattenerlo avuto riguardo alla importanza dei due treni e ai mezzi di ricovero di cui dispone.

Analogamente sarà provveduto, sulle linee in cui è autorizzato l'anticipo della corsa dei treni, quando, anche lasciando proseguire il primo treno, restasse ostacolata la corsa del secondo viaggiante in anticipo sul proprio orario.

Ove detta stazione giudichi che il treno, pur non potendo raggiungere in tempo la successiva stazione di fermata, possa però avanzare fino ad una intermedia non di fermata, dovrà prescrivergli di fermare in quest'ultima, che dovrà essere preavvisata, onde possa, se del caso, disporre per la precedenza anormale.

10. Il dirigente che trattiene il primo treno nella propria stazione lo avvisa della cessione di passo (1), ed avverte le stazioni successive, le assuntorie e le fermate provviste di telegrafo o telefono fino alla stazione nella quale avrebbe dovuto aver luogo la precedenza normale, col telegramma:

FORMULA 27: TR. PRECEDE TR. DA

La trasmissione di tale telegramma dovrà avvenire con le modalità prescritte dall'art. 15.

Al secondo treno l'avviso non occorre se ha fermata nella stazione oppure se questa è di quelle contemplate nel comma 1 a) b); se invece il treno non ha fermata e la stazione non è di quelle contemplate nei punti predetti il dirigente deve provvedere perchè il secondo treno ne sia avvisato (2) rivolgendosi di regola ad una precedente stazione di fermata col telegramma:

FORMULA 28: AVVISATE TR. CHE PRECEDE TR. DA

In quest'ultimo caso, se il dirigente non ha avuto conferma, dovrà provvedere perchè il treno sia ricevuto nella stazione di precedenza con le norme dell'art. 12.

(1) *Vi precede da tr. . . .*

(2) *Precedete da tr. . . .*

11. La stazione che riceve l'incarico di avvisare il treno che prende il passo deve provvedervi e confermare subito col telegramma:

FORMULA 29: AL N. TR. SARÀ (PT) AVVISATO PRECEDERE TR. DA

12. Non ostante l'obbligo fatto alle stazioni di fermata, anche quelle non di fermata debbono prendere l'iniziativa per trattenere il primo treno quando ciò si manifesti necessario per evitare ritardo ad altro più importante.

13. Il dirigente della stazione in cui deve avvenire una precedenza deve spostarla quando il treno che dovrebbe prendere il passo sia in ritardo tale da consigliare di far proseguire l'altro fino ad un'altra stazione atta alle precedenzae.

Analogamente sarà provveduto, sulle linee in cui è autorizzato l'anticipo della corsa dei treni, quando il treno che deve cedere il passo possa partire in precedenza all'altro, con anticipo sul proprio orario. Il dirigente provvederà per la prescrizione al treno che inoltra in precedenza (1) e per l'avviso con telegramma formula 27 alle stazioni successive fino a quella in cui presume possa ristabilirsi la successione normale. Questa stazione, quando possa mantenere ancora la successione anormale dei due treni, dovrà solo trasmettere il telegramma formula 27 alle stazioni interessate.

Spetta alla stazione, nella quale i due treni riprendono la normale successione, provvedere per le pre-

(1) *Precedete da tr. . . .*

scrizioni ai medesimi attenendosi a quanto è disposto dal comma 10.

Quando la normale successione dei treni viene a modificarsi in una stazione capotronco, o di diramazione, o di passaggio fra il semplice ed il doppio binario, nelle quali il treno che prende il passo abbia fermata, non occorre alcuna prescrizione ai treni, bastando l'avviso alle stazioni interessate.

Debbono inoltre essere avvisate le assuntorie e le fermate provviste di telegrafo o telefono che si trovano nel tratto su cui viene variata la successione dei treni.

14. Quando non sia stato possibile avvisare una stazione interessata dello spostamento di una precedenza o comunque della variazione nella successione dei treni, il dirigente che ha preso l'iniziativa, oppure quello della capocircuito, ognuno fino alla successiva capocircuito o alla stazione nella quale avrebbe dovuto avere luogo la precedenza normale, deve provvedere perchè al treno che parte in precedenza sia prescritto di entrare con precauzione nella stazione non avvisata e, qualora in questa avesse incrocio, di fermarvi ancorchè trovasse il segnale di partenza già disposto a via libera (1); occorrendo sarà pure prescritta fermata nelle stazioni di diramazione.

15. Sulle linee a doppio binario per decidere se convenga spostare la precedenza di due treni in altra stazione successiva, si deve tener conto delle condi-

(1) *Precedete da tr. . . . precauzione a per mancato avviso precedenza* (aggiungendo se del caso: *dove fermerete anche trovando il segnale di partenza già disposto a via libera*).

zioni di ricovero della stazione stessa ed anche del tempo occorrente per il ricovero del primo treno per dare il passo al susseguente specialmente quando il ricovero debba farsi per regresso.

16. Quando la stazione, nella quale viene stabilita una precedenza non fosse in condizione di effettuarla dovrà, appena ricevuto il telegramma, informare la stazione che ha presa l'iniziativa dello spostamento la quale dovrà provvedere diversamente.

17. Un treno senza viaggiatori che dovrebbe, per orario, cedere il passo ad altro treno, quando questo sia in ritardo, può anticipare la propria corsa fino alla stazione successiva alla alle precedenze senza però anticipare in nessun punto del percorso anormale sull'orario del treno in ritardo; questo a sua volta non deve anticipare sull'orario del treno che lo ha preceduto.

Entrambi i treni conserveranno le proprie caratteristiche ed anche gli incroci e le precedenze.

18. Il dirigente che prende l'iniziativa dell'invio di un treno in precedenza ad un altro anticipandone la partenza deve preavvisare la stazione successiva alla alle precedenze con telegramma:

FORMULA 30: TR. PRECEDE TR. DA
A ANTICIPANDO CORSA.

Il dirigente della stazione nella quale la precedenza è spostata conferma col telegramma:

FORMULA 31: AL N. INTESO CHE TR. PRECEDE TR. DA ANTICIPANDO CORSA.

Il dirigente che ha preso l'iniziativa dello spostamento di precedenza provvederà all'avviso alle stazioni intermedie, non alle alle precedenze ed alle assuntorie e fermate provviste di telegrafo o telefono, al treno invialo in precedenza ed occorrendo anche al secondo treno (1).

Nelle linee a semplice binario se per la precedenza con anticipazione di corsa occorre anche spostare degli incroci dovranno essere osservate le disposizioni dell'art. 27 e i telegrammi formule 32 e 34 per il cambiamento d'incrocio saranno integrati con le formule 30 e 31 (2).

19. I dirigenti potranno anticipare la partenza di uno straordinario effettuato per trasporto militare solo dopo accordi con l'ufficiale di scorta.

20. Quando una stazione di linea a doppio binario non avesse disponibile un binario per il ricovero del treno che deve cedere il passo, il dirigente può ricoverare il treno sul binario illegale, ma dovrà prima garantirsi che dalla stazione successiva non possano giungere treni viaggianti in direzione contraria; all'uopo si varrà del telegramma formula 10, facendo precedere le parole « PER OCCUPAZIONE BINARIO ILLEGALE ».

(1) *Precedete da . . . a . . . tr. . . anticipando corsa; ed occorrendo: vietato recupero o non recuperate più di . . . minuti o non superate velocità di Km. . . all'ora.*

— *Vi ha preceduto da . . . a . . . tr. . . anticipando corsa vietato recupero, o, non recuperate più di . . . minuti, o, non superate velocità Km. . . all'ora.*

(2) *TRATTENETE A . . . TR. . . PER INCROCIARE TR. . . CHE PRECEDE TR. . . DA . . . A . . . ANTICIPANDO CORSA.*

— *AL N. . . TRATTERÒ A . . . TR. . . PER INCROCIARE TR. . . CHE PRECEDE DA . . . TR. . . ANTICIPANDO CORSA.*

Ottenuta dalla stazione successiva la conferma (formula 11) che nessun treno è per via o sarà inviato, il dirigente potrà occupare il binario illegale ed effettuare la precedenza.

Cessata l'occupazione del binario illegale autorizzerà l'invio dei treni col telegramma formula 12. Se per interruzione telegrafica dello telegramma non potesse essere trasmesso, la stazione tenuta ad attendere il consenso lo riterrà come ricevuto quando le sia giunto dall'altra il treno che ha preso il passo. In tal caso però il primo treno inoltrato senza il telegramma del consenso deve essere avvisato di entrare con precauzione e fermare nella stazione in cui è avvenuta l'occupazione del binario illegale.

21. In relazione all'art. 3.4 si deve in caso di ritardo procurare di sopprimere la fermata dei treni stabilita o derivante unicamente da una precedenza, quando questa sia stata spostata in altra stazione.

22. Nelle stazioni con apposito incaricato degli accertamenti sul servizio dei deviatori (art. 14.) il dirigente è autorizzato a dare a voce al medesimo gli avvisi circa la diversa successione dei treni per causa di precedenza, salvo quando trattisi di ricevere un treno viaggiatori prima di un treno merci in ritardo, nel quale caso deve attenersi alle prescrizioni dell'art. 6.

23. Quando un treno fermatosi in una stazione non avesse oltrepassato con il veicolo di coda la traversa limite del deviatoio di comunicazione col binario da percorrersi dal treno che lo deve precedere e ne impedisse così il passaggio, il frenatore di coda e il deviatore devono esporre subito il segnale d'arresto verso

il treno che dovrebbe arrivare; da sua parte il personale di macchina dovrà curare che la locomotiva non resti fuori della traversa limite.

In ogni caso dovrà essere subito avvertito il dirigente e ciò indipendentemente dall'obbligo che egli ha di assicurarsi che il treno sia ricoverato.

Art. 26.

Incroci normali.

1. Nelle stazioni d'incrocio i treni, di massima, debbono arrestarsi anche se non hanno indicata o prescritta la fermata e il treno che arriva per primo deve attendere l'altro.

Si fa eccezione per il treno che arriva per ultimo nei casi d'incrocio previsti in orario:

a) in determinate stazioni con segnale di protezione di 1^a categoria e di partenza preceduti entrambi da segnale di avviso, indicate con annotazione nell'orario di servizio, nelle quali la manovra dei segnali che comandano il transito del treno è collegata a quella dei deviatori incontrati di punta, per modo da avere la garanzia che i deviatori medesimi siano regolarmente disposti ed assicurati per il binario da percorrersi;

b) in qualunque stazione non compresa nel punto a) quando questa possa valersi del libero transito telegrafico, oppure, quando per determinati treni in determinate stazioni di diramazione e di passaggio dal doppio al semplice binario e viceversa, esistono in orario disposizioni speciali.

2. Per gli incroci senza fermata nelle stazioni di cui al punto a) del comma 1, la facoltà di non fermare il treno che arriva per ultimo è subordinata al regolare funzionamento dei collegamenti di sicurezza, ed inoltre se la stazione non è su linea esercitata col blocco, allo scambio per tale treno, del consenso telegrafico con la stazione successiva. La posizione a via libera a tempo opportuno dei segnali di protezione e di partenza indica che di fatto l'incrocio avviene senza fermata.

Quando occorra invece che l'incrocio si effettui con fermata, basterà che le dette stazioni faccia trovare il segnale d'avviso ed il corrispondente di partenza a via impedita.

3. Per gli incroci senza fermata nelle stazioni comprese nel punto b), da effettuarsi col telegramma del libero transito, il dirigente deve attenersi a quanto è prescritto dai comma 8, 9, 10 e 11 dell'art. 5.

Pei treni invece pei quali si permette, con annotazioni speciali in orario, l'incrocio senza fermata del treno che arriva per ultimo nelle stazioni di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario e viceversa, il dirigente, pur omettendo la trasmissione del telegramma del libero transito, dovrà attenersi a tutte le altre prescrizioni, come se il passaggio senza fermata accadesse per libero transito telegrafico e, quando egli non potesse personalmente o a mezzo dell'apposito incaricato provvedere agli accertamenti prescritti ed al ritiro delle chiavi, dovrà far prescrivere al treno la fermata o riceverlo con le norme dell'articolo 12.4.

4. Per gli incroci previsti in orario senza la fermata del treno che arriva per ultimo, nel caso del punto a) del comma. 1 nell'orario di ciascun treno viene segnato fra parentesi nella casella della stazione il numero o la sigla dei treni che esso incrocia senza fermare.

Per gli incroci nelle stazioni comprese nel punto b) del comma 1 da effettuarsi col libero transito telegrafico, nell'orario del treno che arriva per ultimo viene esposto sopra l'ora di passaggio dalla stazione la chiamata (W) e fra le prescrizioni di movimento viene fatta apposita annotazione.

Per i treni invece per i quali eccezionalmente è ammesso che incrocino nelle stazioni di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario e viceversa senza la fermata del treno che arriva per ultimo e senza il telegramma del libero transito, oltre essere racchiuso fra parentesi il numero o la sigla dei treni che essi incrociano senza fermata, nel rispettivo foglio orario le stazioni e i treni sono specificatamente indicati con apposita annotazione che rammenta anche gli obblighi del dirigente in tale circostanza.

5. Sulle linee non esercitate col blocco la stazione che precede quella d'incrocio deve subito telegrafare a questa l'ora di partenza o di transito del treno incrocante.

6. Nelle stazioni d'incrocio la manovra dei segnali di protezione deve essere regolata dal dirigente in modo che salvo le eccezioni di cui all'art. 14.¹³ il secondo treno non entri finchè il primo non sia comple-

lamente ricoverato e fermo, e non sia stato constatato che nulla si opponga all'ingresso dell'altro.

7. Quando il deviatolo d'ingresso sia presenziato, il deviatore, finchè non viene manovrato a via libera il segnale fisso di protezione dalla sua parte, dovrà tenere esposto verso lo stesso il segnale rosso e lo sostituirà col verde quando l'ingresso per il treno atteso sia libero e il segnale fisso di protezione sia disposto a via libera.

8. Il dirigente deve indicare nel foglio di corsa — prospetto B — l'ora d'arrivo dell'ultimo treno incrociante; quando però non abbia tempo, può comunicarla al capotreno perchè questi la scriva.

Per tale indicazione non è necessario che il dirigente richieda al capotreno del treno incrociante l'ora d'arrivo, bastando che la desuma dal proprio orologio.

9. Il dirigente, prima di licenziare un treno in caso d'incrocio, dovrà assicurarsi che siano giunti completi gli altri che lo debbono incrociare, che sia libera l'uscita e che non siano esposti segnali a mano di fermata.

10. Quando il treno abbia fermata, anche il macchinista ed il capotreno, se l'incrocio avviene su binari attigui, devono accertarsi dell'arrivo dei treni incrocianti; altrimenti il capotreno deve chiedere al dirigente se sono giunti tutti i treni che doveva incrociare, enunciandoli singolarmente e chiedendo l'ora di arrivo dell'ultimo di essi.

11. Quando un treno, entrato in una stazione ingombra colla coda la via d'uscita del treno incrociante, è obbligo tanto del deviatore di servizio da quel lato, quanto del frenatore di coda, di esporre subito e mantenere esposto il segnale di arresto in vista del treno che dovrebbe partire e procurare di avvisarne il dirigente.

12. Le stazioni nel segnare nel foglio di corsa gli incroci ai treni devono attenersi alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio.

13. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, secondo le norme dell'allegato I, le stazioni nel caso di treni che per orario o per limitazione di percorso vi iniziano o vi terminano la corsa debbono ritenersi sede normale d'incrocio di quelli fra i treni stessi che debbono in esse attendere l'arrivo di un altro viaggiante in direzione opposta anche se in orario non abbiano segnato incrocio.

Quando poi l'incrocio si effettui in un intervallo di 15 minuti il dirigente deve darne avviso al personale di stazione ed a quello del treno che deve attendere l'arrivo dell'incrociante, e se la stazione non è di quelle indicate nell'art. 14., dove i treni debbono sempre entrare con precauzione, deve provvedere che sia avvisato anche il treno atteso.

Le disposizioni predette sono pure riferibili alle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario per un treno che prosegua sul semplice rispetto ai treni che incontra, per orario, sul doppio, considerandole come stazione di origine per detto treno e alle stazioni di diramazioni quando i treni percorrono un

tratto comune a semplice binario per un treno di una linea rispetto a quelli dell'altra, considerandole quali stazioni di origine o termine di corsa di detto treno secondo che questo si avvii sul tratto comune o ne provenga.

Art. 27.

Spostamento degli incroci.

1. Nel caso di anticipo (Art. 3.) o di ritardo di uno dei due treni incrocianti, od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione in cui dovrebbe avvenire l'incrocio lo deve spostare in altra dove diventi più conveniente.

2. Nello scegliere la nuova stazione d'incrocio si deve favorire la corsa del treno di maggiore importanza, tenendo anche conto delle eventuali coincidenze; si deve inoltre ben calcolare fino a quale stazione l'incrocio può essere portato per evitare successivi spostamenti.

3. Il dirigente della stazione d'incrocio, indipendentemente dall'obbligo che hanno le altre stazioni di notificare i ritardi (Art. 18.), deve procurarsi quelle altre più precise e recenti notizie su cui possa basare i suoi calcoli per stabilire in quale stazione torni più conveniente spostare l'incrocio. A questa rivolgerà quindi la proposta di spostamento col telegramma

FORMULA 32: TRATTENETE A TR. . . . PER INCROCIARE TR. . . . ORARIO (CON MR).

4. Il dirigente che riceve la proposta di spostamento d'incrocio se la giudica non conveniente non risponde, a meno che il proponente insista, nel qual caso deve rispondere col telegramma:

FORMULA 33: RIFIUTO. AL N.

Se invece il dirigente giudica accettabile il proposto cambio d'incrocio si regola come appresso:

a) se il treno da trattenere è già fermo in stazione, ritira immediatamente il foglio di corsa, ed accetta l'incrocio col telegramma:

FORMULA 34: AL N. . . . TRATTERÒ A . . . TR. . . .
PER INCROCIARE TR. . . . *ed occorrendo*: CHE AVVISE-
RETE ENTRARE IN BINARIO.

Emette quindi il mod. M-2 per l'avviso ai deviatori, a meno che per il disposto dell'art. 6., sia sufficiente la partecipazione a voce, e provvede per la consegna del mod. M-1 al macchinista e per la prescrizione sul foglio di corsa (1).

b) se il treno da trattenere non è arrivato, ma *ha fermata*, il dirigente accetta subito l'incrocio, procurando, quando sia possibile e la sua stazione non sia quella dove si rinnova il foglio di corsa, di fargli dare la prescrizione (2) dalla precedente stazione di fermata, col telegramma:

FORMULA 35: AVVISATE TR. . . . CHE INCROCIERÀ
TR. . . . A *ed occorrendo*: CHE ENTRERÀ IN
BINARIO.

(1) *Incrociate a . . . tr . . .*

(2) *Incrociate a . . . tr. . . . ed occorrendo: entrando
in binario.*

La stazione che riceve l'ordine deve confermare col telegramma:

FORMULA 36: AL N. TR. SARÀ (FU) AVVISATO INCROCIARE TR. A *ed occorrendo:* ENTRANDO IN BINARIO.

Mancando tale conferma, il treno è da considerarsi non avisato e la prescrizione d'incrocio deve essergli fatta appena giunto in stazione; dovrà inoltre essere ricevuto con le norme di cui all'art. 12., ma sempre previa fermata al segnale di protezione anche se la stazione è provvista del segnale di partenza preceduto da segnale d'avviso. La fermata al segnale di protezione dovrà essere evitata se il treno arriva per primo oppure la stazione è di quelle indicate nel comma 11 dell'art. 14, dove i treni debbono sempre entrare con precauzione;

c) se il treno da trattenere *non ha fermata* il dirigente prima di accettare l'incrocio, deve fargli dare la relativa prescrizione (1) rivolgendosi con telegramma formula 35, ad una stazione precedente, possibilmente di fermata, ed averne conferma. Il dirigente a cui è rivolto tale ordine, se il treno ha fermata nella sua stazione deve dare subito la conferma, e questa autorizza il dirigente che la riceve a ritenere senz'altro il treno avisato.

Se il treno non ha fermata nemmeno nella stazione alla quale è dato l'ordine di avviso dell'incrocio anormale, oppure la fermata gli è stata in precedenza sop-

(1) *Incrociate a tr. ed occorrendo: entrando in binario.*

pressa, il dirigente deve innanzi tutto assicurarsi personalmente che ogni necessaria disposizione fu osservata per arrestare tempestivamente il treno stesso e quindi dare la conferma, completando, nel caso di fermata soppressa, opportunamente la formula 36 come segue: AL N. . . . TR. . . . CUI ERA STATA SOPPRESSA FERMATA SARA' AVVISATO ECC.

Parteciperà poi a suo tempo alla stazione d'incrocio l'ora di partenza del treno con l'avviso dell'eseguita prescrizione. In mancanza di quest'ultima partecipazione, il dirigente della stazione ove avviene l'incrocio deve considerare il treno non avvisato, e riceverlo con le norme di cui all'art. 12., ma sempre previa fermata al segnale di protezione anche se la stazione è provvista del segnale di partenza preceduto da segnale di avviso. Il treno sarà avvisato appena giunto in stazione.

Quando il dirigente della stazione alla quale è stato proposto l'incrocio abbia fatto dare al treno da trattenere la relativa prescrizione da stazione precedente, dovrà accettare l'incrocio, anche se nel frattempo, per eventuale ritardo del treno che dovrebbe avanzare, l'incrocio non si rendesse più opportuno nella sua stazione. In tal caso solo dopo perfezionato così il cambio d'incrocio questo potrà essere rispostato in altra stazione con le norme prescritte.

5. Il dirigente della stazione che propone lo spostamento d'incrocio, dopo ricevuto il relativo telegramma d'accettazione, emette per il macchinista del treno che avanza il mod. M-1 esponendovi il numero del telegramma di accettazione dell'incrocio senza di che la prescrizione non è valida, provvede come è detto al

comma 4 per l'avviso ai deviatori, fa la prescrizione al treno (1) e informa inoltre dello spostamento d'incrocio le eventuali stazioni, le assuntorie e le fermate provviste di telegrafo o telefono comprese fra la sua stazione e quella nella quale l'incrocio viene spostato col telegramma:

FORMULA 37: TR. INCROCIA TR. A

Il dirigente stesso dovrà prescrivere al treno di entrare con precauzione nelle stazioni intermedie che non fosse riuscito ad avvisare (2).

5 bis. Quando una stazione debba modificare un ordine di incrocio dato dalla stazione medesima, essa deve usare, in luogo della formula di cui al richiamo (1), quella seguente:

« INCROCIATE A ANZICHÉ A TR. . . .
ed occorrendo: ENTRANDO IN BINARIO ».

In modo analogo deve essere compilato il mod. M-1.

6. I dirigenti delle stazioni intermedie che ricevono l'avviso del cambio d'incrocio debbono avvertirne i deviatori con le modalità del precedente comma 4.

7. Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio

(1) *Incrociate a tr. ed occorrendo: entrando in . . . binario.*

(2) *Precauzione a per mancato avviso spostamento incrocio.*

binario, il dirigente che fa avanzare il treno per incrociare nella stazione di passaggio sul doppio quello in ritardo, anzichè prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinargli d'incrociare il treno in ritardo sul doppio binario (1). Tale prescrizione esonera il personale del treno dall'obbligo di eseguire la fermata rispetto all'incrociante.

8. Nel caso di spostamento d'incrocio fra due stazioni consecutive fra le quali occorra applicare il consenso telegrafico (Art. 5.), se la proposta dello spostamento è fatta nei limiti di tempo in cui deve essere domandato il consenso, non occorre la trasmissione di telegrammi separati, ma basta completare i telegrammi di proposta e d'accettazione dello spostamento d'incrocio con quello del consenso (2).

9. È ammesso di comprendere in un telegramma di spostamento d'incrocio più di un treno da far trattenere rispetto ad un sol treno da far avanzare e viceversa, indicando però esplicitamente la quantità oltre che il numero e la sigla di ognuno (3). Non è ammesso invece di comprendere in uno stesso telegramma più treni da far trattenere rispetto più treni da far avanzare.

(1) *Incrociale sul doppio binario tr. . . .*

(2) TRATTENETE A TR PER INCROCIARE TR. . . . PEL
QUALE DATE CONSENSO RISPETTO TR. . . .

— AL N. . . . TRATTERRÒ A . . . TR. . . . PER INCROCIARE TR. . .
AL QUALE VIA È LIBERA.

(3) TRATTENETE A I DUE (O TRE) TR. . . . PER INCROCIARE
TR. . . . ECC.

— AL N. . . . IL SOLO TR. . . . SARÀ TRATTENUTO (O I DUE O TRE
TR. . . . SARANNO TRATTENUTI) A . . . PER INCROCIARE TR. . .

— TRATTENETE A . . . TR. . . PER INCROCIARE I DUE (O TRE)
TR. . . .

— AL N. . . . TRATTERRÒ A . . . TR. . . PER INCROCIARE I DUE
(O TRE) TR. . . (O IL SOLO) TR. . .

10. Quando non funzioni il telegrafo o il telefono, gli incroci saranno spostati mediante telegrammi da mandarsi in busta col mezzo più sollecito, numerati e compilati come quelli da trasmettersi per filo.

11. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa del telegramma o fonogramma d'accettazione compresa la firma del dirigente.

La stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio quando abbia ricevuto — anche solo in busta, — il telegramma di accettazione d'incrocio, *completo con la firma*, ancorchè non possa ripeterlo, *può licenziare il treno*. Il dirigente che ha accettato l'incrocio, dopo avere trasmesso il telegramma o fonogramma relativo *completo con la firma*, ancorchè non sia stato ripetuto, *deve trattenere il treno*.

12. Il capotreno ed il personale di macchina non debbono proseguire oltre la stazione d'incrocio normale od oltre quella nella quale l'incrocio fu prescritto se non hanno ricevuto l'avviso del cambio d'incrocio con prescrizione sul foglio di corsa e con modulo M-1, sul quale sia indicato il numero del telegramma di accettazione del cambiamento d'incrocio o l'annotazione di cui al comma 13. I deviatori non debbono lasciar proseguire un treno che debba incrociarne un altro se non sono stati avvisati del cambio d'incrocio.

Al capotreno, al personale di macchina ed ai deviatori la prescrizione e l'avviso del cambio d'incrocio impongono rispettivamente nella stazione d'incrocio anormale di attendere e di far attendere il treno incrociante.

13. Sulle linee a semplice binario esercitate col blocco, non funzionando nè il telegrafo, nè il telefono, il segnalamento col blocco dovrà essere fatto personalmente dal dirigente e gli spostamenti d'incrocio potranno farsi col consenso di blocco, purchè fra le due stazioni non vi siano posti intermedi.

In tal caso, al treno che avanza oltre la stazione d'incrocio normale, sul mod. M-1, in luogo del numero del telegramma d'accettazione, sarà fatta annotazione che il telegrafo non funziona.

14. Anche per l'effettuazione dell'incrocio nella stazione in cui fu spostato, sono applicabili le disposizioni previste dall'art. 26 nei suoi comma: 1 punto a), 2, 6, 7, 8, 9, 10 e 11.

Una stazione non compresa fra quelle di cui al punto a) comma 1 dell'art. 26 predetto, quando nel caso d'incrocio intenda evitare la fermata al treno che arriva per ultimo, dovrà senza eccezione alcuna ricorrere all'applicazione del telegramma del libero transito, previ gli accertamenti prescritti dall'art. 5. La formula 34 sarà allora completata con le parole:

« AL QUALE PRESCRIVERETE LIBERO TRANSITO ».

15. Quando l'incrocio sia stato regolarmente spostato in una stazione, spetta a questa l'iniziativa per qualsiasi altro spostamento successivo, seguendo per analogia le norme prescritte per lo spostamento dell'incrocio normale.

16. Dove esiste apposito incaricato della visita ai deviatori qualunque sia la qualifica da lui rivestita, gli spostamenti d'incrocio debbono dal dirigente essergli

comunicati per iscritto od anche per telefono purchè sia in uso il registro per la corrispondenza telefonica.

17. Tutte le prescrizioni di competenza dei dirigenti relative allo spostamento di un incrocio, debbono essere compiute in ciascuna stazione esclusivamente dallo stesso agente; se in casi eccezionali ciò non fosse possibile, le prescrizioni in sospeso dovranno essere specificatamente indicate nelle consegne scritte sul registro M-55.

18. In caso di ritardo, in relazione all'art. 3., debbono essere sopprese le fermate dei treni stabilite dall'orario o prescritte dalle stazioni unicamente per incrocio, quando tali incroci siano stati spostati in altra stazione precedente.

Art. 28.

Effettuazione dei treni od orario libero.

1. Quando occorra provvedere d'urgenza all'incroci di un treno e non sia possibile nè torni conveniente effettuare uno straordinario ad orario prestabilito (art. 15) le stazioni potranno effettuare uno straordinario ad orario libero. Non occorre in questo caso l'autorizzazione preventiva del Capo Riparto.

La circolazione dei treni ad orario libero deve essere regolata da stazione a stazione col consenso telegrafico (1), e la stazione che accorda il consenso dovrà, occorrendo, fissare gli incroci.

(1) DATE CONSENSO TRENO VIAGGIANTE AD ORARIO LIBERO CON ...
quantità veicoli CARICHI O VUOTI O SOLA LOCOMOTIVA PER
destinazione RISPETTO TR.

— AL N. ... GIUNTO A ... TR. ... VIA LIBERA AL TRENO (od

Il personale interessato dei treni e delle stazioni dovrà essere avvertito degli incroci secondo le norme stabilite per gli incroci anormali.

2. Quando non funzioni nè il telegrafo, nè il telefono, nè il blocco, i treni ad orario libero non si devono effettuare, a meno che siano richiesti per l'invio di una locomotiva di soccorso o per altra assoluta necessità. In tal caso la corsa dei treni ad orario libero sulle linee a semplice binario sarà regolata in modo che il treno partendo da una stazione possa giungere nella successiva d'incrocio almeno 10 minuti prima dell'ora normale di partenza del treno incrociante; altrimenti ed anche quando non si abbia la certezza assoluta che non parta dalla stazione opposta altro treno ad orario libero, il treno che si effettua dev'essere protetto in avanti da un agente col segnale a mano alla distanza di mille metri. A tale protezione deve ricorrere il capotreno quando, per ritardo in linea, non fosse più possibile arrivare alla successiva stazione atta agli incroci nel limite di tempo prescritto; il capotreno è inoltre tenuto a proteggere il treno a termini dell'art. 20.₃.

3. Le stazioni cureranno, quando ve ne sia la possibilità, che i treni ad orario libero siano segnalati. Quando la segnalazione sia stata omessa i treni ad orario libero dovranno osservare le prescrizioni dell'art. 15.₃₄.

ALLA LOCOMOTIVA) VIAGGIANTE AD ORARIO LIBERO (ed occorrendo: CHE INCROCIERÀ A . . . TR. . .).

Oppure:

AL N. . . VIA LIBERA AL TRENO (O LOCOMOTIVA) VIAGGIANTE ORARIO LIBERO.

Art. 29.

Domanda di locomotiva di soccorso.

1. Quando un treno si ferma in piena linea perchè ha bisogno di soccorso che non sia di soli uomini, il capotreno, avutane richiesta dal macchinista e quando questi non sia in grado di recarsi alla successiva stazione con la locomotiva del treno, deve provvedere che la domanda sia fatta nei modi prescritti dal Regolamento sui Segnali, nella direzione della stazione o posto telegrafico, telefonico o di blocco più vicino.

2. Quando il capotreno si reca con la locomotiva nella prossima stazione per chiedere verbalmente il soccorso provvederà in analogia all'art. 22; se invece la domanda viene fatta coi segnali a mano, a campana o di blocco, il capotreno deve subito compilare un mod. M-40^a, indirizzato alla stazione più vicina, per confermare il richiesto soccorso e specificare le cause, nonchè il luogo d'attesa ed il peso del treno (1). Sulle linee ove esistono comunicazioni telefoniche la trasmiss-

(1) *Treno (numero o sigla) tonn. . . . (peso) fermo per guasto locomotiva* (designare quale sia il guasto quando venga detto dal macchinista) (*sviamento, investimento ecc.*) *prossimità casello* (indicare il numero del casello più vicino quando il capotreno non abbia altri elementi per determinare la località od il Km. in cui trovasi) *occorre soccorso locomotiva*, aggiungendo quando ne sia il caso, *e carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici ecc.* *Consegnato alle ore del (data) il presente modulo a (cognome e qualifica dell'agente) per il recapito alla stazione di*

sione dei segnali e l'invio del modulo potranno arrestarsi al prossimo posto telefonico il quale deve fare la richiesta ripetendo quanto è indicato nel modulo M-40^a.

Possono col telefono essere presi anche accordi sulla provenienza del soccorso.

3. Iniziata la domanda coi segnali a mano o con apparato di corrispondenza di blocco o col segnale a campana, oppure, fatta la richiesta in iscritto o per telefono, ancorchè venisse in seguito a cessare il bisogno di soccorso, o per eccezionale anomalia sopraggiungesse un altro treno (o locomotiva isolata) col quale fosse possibile unirsi e proseguire, il treno che ha chiesto il soccorso *non deve più muoversi in nessuna direzione* prima dell'arrivo del soccorso stesso o di un ordine scritto o telefonico del dirigente la stazione a cui venne fatta la richiesta. Soltanto, per eccezione, è ammesso uno spostamento del treno quando occorra uscire da una galleria per evitare maggiori rischi al personale o disagi ai viaggiatori; durante tale spostamento il segnale che protegge il treno dalla parte verso la quale questo si sposta dovrà essere esposto a mille metri dal treno.

4. La stazione che riceve la domanda di soccorso deve informarne subito quella attigua posta al di là del treno da soccorrere col telegramma:

FORMULA 38: TR. . . . FERMO IN LINEA CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA *ed occorrendo*: CON CARRO ATTREZZI, CON LAVORATORI, CON MEDICI, CON CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.

Quindi provvede a norma del successivo art. 30 all'invio del soccorso, per il quale può essere utilizzata anche la locomotiva di altri treni.

La stazione attigua posta al di là del treno da soccorrere, ricevuto il telegramma formula 38, lo deve confermare subito col telegramma:

FORMULA 39: INTESO TR. FERMO LINEA ATTENDE SOCCORSO LOCOMOTIVA, ecc.

Se la stazione che riceve la domanda non dispone di locomotiva, deve subito richiederla a quella che può provvederla più prontamente, valendosi della formula 38 completata colle parole: PROVVEDETE INVIO.

La stazione a cui è rivolta questa richiesta risponderà col telegramma:

FORMULA 40: LOCOMOTIVA SOCCORSO CHIESTA DAL TR. PARTIRÀ (PARTITA) ORE

La richiesta ad altra stazione sarà fatta appena ricevuta la domanda; se la domanda è pervenuta a mezzo di segnali a mano, od a campana, o di blocco la richiesta ad altra stazione deve essere completata con le altre indicazioni appena sia pervenuta la domanda scritta; se il telegrafo e il telefono non funzionano saranno fatti proseguire il segnale e la domanda scritta.

5. Il macchinista richiede direttamente al dirigente, con le norme dell'art. 18., il soccorso quando il treno è fermo in una stazione e ne abbisogni subito o ne prevede il bisogno in una stazione successiva, e il di-

rigente provvede in conformità alle disposizioni precedenti.

L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista, non coadiuvato da un fochista abilitato, deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva; però, se il fatto avviene in linea, il treno potrà essere condotto nella prossima stazione dal fochista, purchè si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno.

Se il fatto si verifica in stazione e non si abbia disponibile un altro macchinista o fochista abilitato nè vi siano treni utili per farlo venire da un vicino deposito, si provvede alla chiamata della locomotiva di soccorso quando non sia ritenuto conveniente sopprimere il treno e farne proseguire il materiale con altro treno successivo.

Nel caso di improvvisa mancanza o di malore del fochista sulle locomotive dei treni, può di massima essere destinato a sostituirlo sino alla prossima stazione, oppure, a giudizio del macchinista, sino alla successiva stazione provvista di locomotiva di riserva, un agente del treno o di stazione, a seconda che torni più opportuno, il quale sia capace di coadiuvare il macchinista nelle operazioni di fatica, conosca i segnali e dimostri inoltre, in base alle istruzioni che, occorrendo, possono essergli date dal macchinista, di sapere chiudere il regolatore — oppure azionare lo scatto dell'interruttore automatico delle locomotive elettriche — di eseguire la manovra del rubinetto del freno Westinghouse per portarlo nella sola posizione estrema di frenatura rapida, e di fare agire il fischio.

Art. 30.

Invio della locomotiva di soccorso - Ricognizione.

1. La stazione che riceve la richiesta della locomotiva di soccorso con o senza carro attrezzi dovrà provvedere al suo invio più sollecito possibile, o in doppio ad un treno o isolata coll'orario di un treno straordinario, o come treno ad orario libero, fino alla stazione in cui occorra il soccorso od a cui fa capo il tratto ingombro. Se la domanda di soccorso con lavoratori ed attrezzi si riferisce ad un treno viaggiatori, la stazione dovrà inviare con la locomotiva anche carrozze per un eventuale trasbordo ed in ogni caso i mezzi sanitari di soccorso che fossero stati richiesti.

2. La locomotiva di soccorso quando non viaggia in doppio ad un treno dev'essere possibilmente scortata; la scorta occorre però sempre pel tratto ingombro.

Quando una locomotiva di soccorso può percorrere la linea dopo l'ora di passaggio prescritta per un treno viaggiante in direzione opposta, e non ancora transitato, la linea è da considerarsi preavvisata.

3. L'invio della locomotiva sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale giunge il segnale a mano, di blocco od a campana di richiesta di soccorso, però, quando l'invio stesso si debba fare in direzione contraria a quella del treno da soccorrere, non dovrà avvenire prima che sia giunta la richiesta scritta o telefonica.

4. Delle due stazioni che delimitano il tratto ingombro quella che vi inoltra la locomotiva prenderà ac-

cordi con l'altra per potere autorizzare la locomotiva a ricoverare, secondo il bisogno o la convenienza, il treno nell'una o nell'altra stazione.

Quando la locomotiva non sia accompagnata dal dirigente tale autorizzazione sarà data in iscritto indicando anche possibilmente il punto dove il soccorso occorre e se sul tratto ingombro sia stato per eccezionalità introdotto altro treno nello stesso senso di quello da soccorrere.

Per l'unione della locomotiva al treno da soccorrere debbono essere osservate le precauzioni di cui all'articolo 22.,.

5. Sulle linee a doppio binario la locomotiva di soccorso potrà anche essere inviata incontro al treno sul binario illegale.

6. Sulle linee a doppio binario è permesso al dirigente che attende un treno di valersi di una locomotiva che avesse in stazione per andare in ricognizione del treno percorrendo il binario legale, mentre sulle linee a semplice binario può valersi a tale scopo solamente del personale proprio o di linea, e mai di locomotiva.

Art. 31.

Locomotive di riserva.

1. Mentre circolano treni nella zona d'azione di una locomotiva di riserva, questa deve essere tenuta pronta a partire nel minor tempo possibile e ad ogni modo entro 15 minuti dalla richiesta, salvo il tempo occorrente per l'eventuale giratura.

La zona d'azione di ciascuna locomotiva di riserva è indicata nell'orario di servizio.

2. Il dirigente della stazione sede di riserva deve avvisare le sedi limitrofe quando non abbia più disponibile la propria riserva: detto avviso non è necessario quando la riserva viene spostata dalla sede senza uscire dalla sua zona d'azione in modo da poterla riavere subito in caso di bisogno senza causare gravi ritardi ai treni viaggiatori, o quando possa essere comunque sostituita.

Se il servizio di riserva non è permanente la locomotiva può essere spenta e il personale può allontanarsene solo dopo che l'ultimo treno sia uscito dalla zona di competenza della riserva.

La stazione limite della zona d'azione d'una locomotiva di riserva con orario limitato è tenuta a dare il *giunto* dell'ultimo treno alla stazione sede della riserva.

3. Le locomotive di riserva possono essere utilizzate, oltre che per soccorso:

a) in sussidio od in sostituzione della locomotiva dei treni viaggiatori che non possano, per una causa qualsiasi, mantenere la velocità d'orario, o quando la loro corsa si effettui in condizioni atmosferiche eccezionali, od anche in caso di notevole sovraccarico.

b) per effettuare treni supplementari ed anche straordinari, compatibilmente però coi bisogni del servizio locale della stazione che viene ad essere privata della riserva, e quindi previ accordi col deposito da cui dipende la locomotiva.

La domanda della locomotiva di riserva sarà fatta dal dirigente in iscritto o col telefono.

Le locomotive di riserva delle stazioni, che non sono sede di deposito con dotazione di locomotive, possono essere utilizzate anche per le manovre nei limiti che risultano dai turni di servizio.

4. Quando un treno viaggiatori subisca nel tratto fra due stazioni attigue un ritardo di 20 o più minuti, la stazione che per prima ne sarà informata ne darà avviso a quella provvista di locomotiva di riserva affinché la tenga pronta.

Art. 32.

Locomotive di rinforzo ai treni e viaggio di locomotive isolate.

1. La stazione che aggiunge la locomotiva di rinforzo ad un treno, salvo speciali disposizioni locali, deve darne avviso a quella dove termina il rinforzo per la restituzione ed, occorrendo, deve fare esporre al treno il segnale di locomotiva di ritorno.

2. La stazione ove una locomotiva cessa il rinforzo ad un treno provvederà al suo ritorno effettuando un treno straordinario oppure in doppio ad un treno o, quando sia richiesto per maggior sollecitudine, ad orario libero. Le locomotive di ritorno possono essere utilizzate per invio di veicoli.

3. L'effettuazione di un treno straordinario per l'inoltro delle locomotive isolate, non è subordinata all'autorizzazione del Capo Riparto.

4. Non occorre che le locomotive isolate siano scortate da un agente del movimento. Sarà loro prescritto

di viaggiare con precauzione nei casi previsti dall'articolo 15.³⁴.

5. Quando la locomotiva non sia scortata da un agente del movimento, si deve farne cenno nel telegramma di annuncio; inoltre le scritturazioni sul foglio di corsa e sul bollettino di trazione devono essere fatte dai dirigenti delle stazioni di fermata. Nel caso di circolazione ad orario libero la stazione di origine deve prescrivere la fermata in tutte le stazioni presenziate da dirigente. Il macchinista nelle stazioni di fermata deve arrestarsi possibilmente davanti all'ufficio movimento ed i dirigenti sono tenuti a recarsi alla locomotiva per segnare sul foglio di corsa e sul bollettino di trazione i dati necessari, nonchè le eventuali anomalie che il macchinista segnalasse loro.

6. Quando il macchinista viaggia con una locomotiva isolata non scortata da un agente del movimento non occorre che per le eventuali prescrizioni vengano emessi gli appositi moduli M-1, M-3 e M-40, essendo sufficienti in tale caso le prescrizioni fatte nel foglio di corsa che debbono essere viste dal macchinista.

7. Agli effetti del comma 4 sono da considerarsi isolate le locomotive che eseguono la corsa di prova se fatte circolare con un solo veicolo e le locomotive che dopo di aver rinforzato in coda un treno viaggiatori ritornino col solo veicolo scudo.

8. Nell'orario di servizio è indicato su quali tratti di linea è ammesso il rinforzo in coda con una o due locomotive agganciate o disgiunte dal treno. Il dirigente della stazione che aggiunge il rinforzo in coda,

non stabilito per turno, deve avvisarne il macchinista di testa.

Quando la locomotiva di rinforzo ad un treno lo abbandona in piena linea senza raggiungere la stazione successiva, il ritorno della locomotiva medesima non viene segnalato sul tratto compreso fra l'ultima stazione di fermata e il punto in cui termina il rinforzo.

9. Quando una locomotiva di rinforzo in coda viaggia da una stazione all'altra, disgiunta dal treno, le stazioni stesse devono rispettivamente avvisarne la successiva prima della partenza del treno, e farne cenno nel telegramma di giunto (1).

Sulle linee a semplice binario quando la locomotiva di rinforzo in coda, disgiunta dal treno, lo abbandona in piena linea, la stazione che precede immediatamente il punto stesso rispetto alla direzione del treno rinforzato, deve avvisarne la successiva prima della partenza del treno e deve poi dare il giunto della locomotiva, appena ritornata, a meno che la spinta sia stata data per avviamento senza oltrepassare il segnale fisso di protezione; interrompendosi il funzionamento del telegrafo, il dirigente che deve dare l'avviso di cui sopra dovrà prescrivere al treno di fermare sui deviatori di entrata della successiva stazione, ed il capotreno dovrà informare quel dirigente del rinforzo avuto, mentre quest'ultimo dovrà attenersi al disposto dell'art. 8., considerando la corsa di ritorno della locomotiva di rinforzo come iniziata dalla sua stazione all'ora di arrivo del treno stato rinforzato ed alla velocità di 35 Km. all'ora.

(1) TR. . . . PARTIRÀ . . . CON LOCOMOTIVA DI SPINTA SGANCIATA.
— TR. . . . CON LOCOMOTIVA DI SPINTA GIUNTO.

Art. 32-bis.

Circolazione dei treni senza la scorta di Agenti del movimento.

1. Su determinate linee della rete, subordinatamente ad opportune prescrizioni di circolazione e di frenatura, da stabilirsi caso per caso dal Servizio Materiale e Trazione, di concerto con quello del Movimento, e previo benestare del Direttore Generale, possono circolare senza scorta di agenti del movimento treni di composizione non superiore ai 16 assi.

2. Sulle linee esercitate col blocco (automatico o no) il treno che segue immediatamente un treno affidato ad un solo guidatore deve circolare col consenso telegrafico.

3. Per i treni affidati al solo guidatore non sono applicabili le disposizioni dell'art. 8 comma 3 del Regolamento Circolazione Treni e 31 del Regolamento Segnali.

4. La stazione che non riesca a procurarsi il giunto, o il consenso telegrafico per un treno che debba viaggiare a seguito di un altro affidato al solo guidatore, non dovrà lasciar proseguire il secondo treno sul tratto occupato dal primo. In caso di assoluta necessità o di invio di soccorso, il treno che eccezionalmente fosse inoltrato sul tratto di binario occupato, dovrà essere preceduto a 1000 metri da un agente con segnale a mano.

Art. 33.

**Intervalli di sospensione del servizio sulla linea
ed intervalli
per la revisione e la manutenzione della linea.**

1. Su alcune linee ogni giorno il personale di stazione e di linea non si trova in servizio in determinati intervalli indicati per ciascuna di dette linee nella Prefazione compartimentale all'orario di servizio. Occorrendo in tale intervallo inviare d'urgenza su dette linee treni viaggiatori, il primo treno deve essere preceduto da una locomotiva isolata, anche se per detto treno non preavvisato si effettui uno degli straordinari previsti in orario, salvo che si tratti di brevi percorsi sui quali il treno non abbia nè possa avere incroci.

2. Le stazioni estreme del tratto escluso dal servizio su cui occorre effettuare la circolazione non preavvisata, prima d'inviare la locomotiva isolata od i treni, debbono prendere telegraficamente accordi fra di loro ed eventualmente con quelle intermedie in servizio per le prescrizioni da farsi alla locomotiva isolata ed ai treni, e nel caso dovesse inviarsi più di una locomotiva isolata, per fissare il percorso ad ognuna.

3. In caso di anormale istradamento di treni su di una linea in seguito ad interruzione di un'altra, la stazione che stabilisce l'istradamento anormale deve telegrafare per tempo a quelle di diramazione estreme del tratto escluso per orario dal servizio, perchè provvedano, occorrendo, alla circolazione della locomotiva isolata.

4. La locomotiva isolata sarà possibilmente scortata da un dirigente, porterà il segnale per l'effettuazione di un treno straordinario e fermerà in ogni stazione per richiamare in servizio i dirigenti. La locomotiva isolata dovrà inoltre fermarsi oppure fischiare a lungo ai posti di vigilanza per richiamare in servizio il personale addettovi.

I dirigenti, informati per telegrafo dei treni che si effettuano, invieranno correntale alla linea in senso opposto al treno atteso con le opportune indicazioni. Quando la correntale non fosse giunta al momento della partenza del treno, questo verrà licenziato con le prescrizioni relative a linea non preavvisata (Art. 15.₃₄).

5. Dopo il passaggio della locomotiva isolata la circolazione dei treni sulle linee in parola sarà regolata col telegramma del consenso (Art. 5.₄) fino alla normale ripresa del servizio da parte di tutte le stazioni.

6. Per la revisione e la manutenzione delle linee o per l'esecuzione di speciali lavori possono essere stabilite in orario interruzioni periodiche nel transito dei treni; tali interruzioni sono delimitate generalmente dalle ore di transito, secondo orario, di determinati treni.

7. Le stazioni sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio con interruzione contemporanea per entrambi i binari, dovranno trattenere o sopprimere i treni merci che per ritardo maturato o prevedibile potessero giungere alla successiva stazione solo oltre l'ora stabilita dal fascicolo orario come inizio dell'intervallo, e sulle altre linee a doppio binario dovranno, a partire da tale ora, instradare tutti i treni sul binario rimasto in esercizio.

8. Durante il periodo stabilito per l'interruzione non è ammesso il transito di alcun treno, sul binario interrotto, salvo i seguenti:

— treni materiali, tanto se regolati da orario prestabilito come da orario libero; in questo caso sulle linee elettrificate il richiedente dovrà provvedere affinché alla stazione pervenga tempestivamente, oltre la richiesta di effettuazione, anche il nulla osta dell'altro agente interessato (dipendente rispettivamente dall'Ufficio Elettrificazione o dalla Sezione Lavori) senza di che la stazione non dovrà dar corso alla domanda;

— supplementari viaggiatori del treno delimitante l'inizio dell'intervallo secondo il fascicolo orario, nel solo caso che detto treno sia un treno viaggiatori e ne occorra lo sdoppiamento per esigenze del servizio del pubblico.

Sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio con interruzione contemporanea per entrambi i binari potranno, ben inteso, effettuarsi sempre i treni precedenti da staffetta anche durante l'intervallo di interruzione. In tale caso, come pure quando si effettuassero simili treni entro l'ora precedente l'inizio dell'intervallo e l'ora susseguente la fine dell'intervallo stesso, questo, se rimarrà ancora utilizzabile, avrà inizio soltanto un'ora dopo che il treno preceduto da staffetta abbia raggiunto la prima stazione munita di locomotiva di riserva, ed avrà termine un'ora prima del transito della staffetta secondo il suo orario.

9. Qualora sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio con interruzione contemporanea per entrambi i binari, qualcuno dei treni viaggiatori precedenti secondo orario l'intervallo di interruzione (ivi compreso.

se è viaggiatori, anche il treno che ne fissa l'inizio) fosse in ritardo tale che il suo transito venisse a cadere entro i limiti dell'intervallo stesso, questo non potrà di fatto avere inizio se non dopo che detti treni viaggiatori in ritardo siano transitati, ferma restando l'ora finale dell'intervallo stabilita nei fascicoli orario.

È ammesso di derogare da questa norma quando il transito dei treni viaggiatori in ritardo come sopra dovesse avvenire solo pochi minuti prima dell'ora finale dell'intervallo stabilita nel fascicolo orario; in questo caso, l'intervallo avrà inizio con l'ora stabilita dal fascicolo orario ma ne sarà anticipata dei minuti necessari la fine, oppure se il treno in ritardo non fosse importante questo verrà trattenuto in stazione sino alla fine stessa.

Verranno considerati come treni viaggiatori anche i treni derrate e merci equiparabili indicati tali dalle Sezioni Movimento.

10. Non è ammissibile in nessun caso che l'anticipo di corsa, sulle linee dove tale facoltà è in vigore, venga applicato al treno che delimita secondo il fascicolo orario la fine dell'intervallo.

11. Per le linee a doppio binario, quando l'intervallo di interruzione non è contemporaneo per entrambi i binari, dovranno essere comprese nel fascicolo orario le disposizioni necessarie a regolare, in tale intervallo, la circolazione sul binario che rimane in esercizio con le norme stabilite per le linee a semplice binario.

La circolazione dovrà inoltre essere regolata da stazione a stazione col consenso telegrafico.

12. Il personale del Servizio Lavori, nell'imminenza dell'inizio dell'intervallo, dovrà richiedere ed ottenere

conferma (1) da una delle stazioni finitime, mediante comunicazione scritta o regolare telegramma o fonogramma, dei limiti effettivi dell'intervallo stesso.

La conferma sarà richiesta alla stazione limitrofa da cui deve provenire il treno che sull'orario delimita l'intervallo, od alla stazione più vicina quando per lo inizio dell'intervallo è stabilita invece una determinata ora.

In tale conferma (2) la stazione deve indicare le ore oppure i treni il cui transito segna l'effettivo inizio e l'effettivo termine dell'intervallo, nonchè i treni materiali da effettuarsi nell'intervallo stesso.

Art. 34.

Circolazione su binario unico di linee a doppio binario Interruzione di linea.

1. Quando sia temporaneamente interrotta la circolazione su uno dei binari delle linee a doppio binario, essa potrà essere attivata nei due sensi sul binario rimasto libero.

L'interruzione può essere preveduta e disposta di ordine superiore, per lavori, per circolazione di treni materiali, o per altri motivi; oppure può essere accidentale.

(1) CONFERMATE LIMITI INTERVALLO.

(2) INTERVALLO AVRÀ INIZIO ORE (oppure) DOPO TRANSITO TRENO IN ORARIO (oppure) IN RITARDO E FINE ORE (oppure) CON TRANSITO TRENO IN ORARIO (aggiungendo se del caso) EFFETTUA NSI TRENI MATERIALI IN SERVIZIO LAVORI (o) ELETTRIFICAZIONE DA A

Nel primo caso, quando non sia già prevista in orario, spetta alla Sezione Movimento di provvedere al programma per la durata del servizio sul binario unico, adottando tutte le prescrizioni stabilite per le linee a semplice binario. Gli incroci dei treni che non risultino nel programma, perchè non interessanti l'intervallo di servizio a binario unico mentre, per ritardo, vengono a cadervi, dovranno essere regolati dalle stazioni che si trovano sul tratto medesimo in base al disposto del comma 13 dell'art. 26, e quelle di dette stazioni che istradano un treno sul binario illegale (ognuna pel tratto attiguo fino alla prossima stazione) debbono considerarsi come sede normale di incrocio del treno stesso coi treni che esso avrebbe trovati per orario sul tratto medesimo e non devono perciò licenziarlo finchè non siano giunti gli incrocianti.

Se invece l'interruzione è accidentale spetterà alle stazioni regolare la circolazione applicando soltanto le disposizioni dei seguenti comma, salvo l'obbligo della Sezione o del Capo Riparto d'intervenire, non appena sia possibile, con apposito programma quando la durata dell'interruzione rendesse l'intervento ancora tempestivo.

2. L'annuncio telegrafico della riduzione del servizio su binario unico deve essere dato a tutte le stazioni fino alla due capotronco attigue ed al Capo Riparto. Provvederà a tale annuncio la stazione dove i treni iniziano il percorso sul binario per essi illegale quando il servizio su binario unico è disposto con ordine superiore; provvederà invece la stazione che riceve per prima l'avviso dell'interruzione quando questa sia accidentale.

Serve in entrambi i casi il telegramma:

FORMULA 41: BINARIO PARI (DISPARI) IMPEDITO. TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (PARI) DA A *In caso di interruzione predisposta aggiungere: COME DA PROGRAMMA.*

Le stazioni confermeranno col telegramma:

FORMULA 42: INTESO INTERRUZIONE BINARIO PARI (DISPARI) DA A *aggiungere se del caso COME DA PROGRAMMA.*

3. Al personale di linea l'avviso sarà dato per telefono o con correntale da inviarsi dalle stazioni che si trovano sul tratto con servizio a binario unico a mezzo dei guardalinee od a mezzo del personale di vigilanza; in quest'ultimo caso, la correntale sarà inoltrata nel senso dei treni pei quali il binario rimasto libero è legale.

4. Quando l'interruzione di un binario è disposta con programma, questo dovrà prescrivere:

— ai treni pei quali il binario rimasto libero è legale fermata nella stazione estrema che li immette nel tratto di binario unico;

— ai treni pei quali il binario da percorrere è illegale precauzione e fermata in tutte le stazioni del tratto ridotto a binario unico.

Quando invece l'interruzione di un binario è accidentale tutti i treni debbono sempre entrare con precauzione e fermare in tutte le stazioni del tratto ridotto a binario unico.

Per tale circolazione anormale, se disposta con programma, verrà provveduto all'avviso ed alle prescrizioni ai treni interessati, a norma dell'art. 6, consegnando ai treni stessi copia del programma (1).

La stazione dove un treno ha stabilito l'ultima fermata normale prima di giungere a quella da cui ha inizio il tratto di binario interrotto deve accertarsi che il treno stesso sia regolarmente avvisato e darne conferma a quest'ultima.

Se invece l'interruzione è accidentale spetta ai dirigenti delle stazioni estreme del tratto ridotto a binario unico di provvedere per l'avviso ai treni che rispettivamente immettono nel tratto a binario unico e per la prescrizione di precauzione a tutti i treni e di fermata a quelli che già non l'avessero stabilita in orario (2).

Al primo treno che percorre il binario illegale sarà fatto esporre il prescritto segnale e gli verrà inoltre ordinato di viaggiare con precauzione quando manchi la conferma che il personale di linea ricevette il necessario avviso con correntale o per telefono.

(1) Fra e servizio binario unico come da programma che consegno; aggiungendo, per i treni che percorrono il binario illegale: *Segnali di protezione della stazione non hanno significato.*

(2) a) ai treni che percorrono il binario illegale:

Per interruzione binario pari (dispari) viaggiate da a sul binario illegale entrando con precauzione a Segnali di protezione di non hanno significato; ed occorrendo: segnale rosso allq base del fumaiolo o luce rossa ai fanali anteriori della locomotiva o precauzione per mancato arrivo correntale; fermate a

b) ai treni che percorrono il binario legale:

Binario pari (dispari) interrotto fra e Sul tratto stesso servizio effettuato nei due sensi su binario unico percorrendo binario dei dispari (dei pari) ed entrando con precauzione a ed occorrendo: fermate a

Quando prima di accordare il consenso telegrafico (comma 5) per un treno che percorre il binario illegale, non sia possibile di eseguire gli accertamenti di cui all'art. 11, il dirigente deve fare prescrivere al treno stesso di fermarsi prima di impegnare il deviatore estremo; qualora però sia stato disposto con speciale prescrizione che i segnali di protezione abbiano valore per detto treno l'ingresso dovrà essere regolato con le norme comuni (1).

Se in linea i treni incontrassero di punta deviatori non presenziati sarà prescritto, fino a che non si sia avuto avviso che fu provveduto al presenziamento, di fermare prima di impegnare i deviatori stessi e di oltrepassarli con precauzione.

5. Su tutte le linee, comprese quelle esercitate col blocco, dopo scambiati i telegrammi formule 41 e 42 la circolazione dovrà essere regolata da stazione a stazione con regime del consenso telegrafico; inoltre sulle linee non esercitate col blocco e senza segnalamento a campana dovrà essere trasmesso il telegramma di partenza.

In caso di interruzione accidentale, quando nel tratto interrotto una delle due stazioni fra le quali si scambia il telegramma del consenso è capotronco, spetterà ad essa di regolare la successione dei treni nei due sensi; quando invece nè l'una nè l'altra sia capotronco od entrambe lo siano, la successione dei treni in entrambi i sensi verrà regolata dalla stazione che istrada i treni sul binario per essi legale. Pertanto la stazione che deve regolare la successione dei treni,

(1) *Rispettate segnali di protezione di . . . che conservano loro significato.*

ricevendo dall'altra la domanda di consenso, accorderà via libera solo quando lo riterrà conveniente per la corsa dei treni; l'altra stazione invece dovrà sempre accordare la via libera non appena si trovi nelle condizioni previste dall'art. 3.7.

Sulle linee esercitate col blocco si dovranno applicare anche le disposizioni prescritte per tale sistema.

6. Quando nel caso di interruzione accidentale di un binario non si possa fare uso del telefono e del telegrafo, la circolazione a binario unico deve, in ogni caso, ed anche se la linea è munita di blocco, avvenire a mezzo di pilota.

Il pilota deve essere unico fra due stazioni contigue, a meno che i treni si succedano ad intervalli tali da permettere di istituire un unico pilota fra più stazioni; nessun treno potrà circolare senza venire dal pilota scortato, però nel caso in cui debbasi inviare un gruppo di treni susseguentisi nello stesso senso, è ammesso che soltanto l'ultimo di essi sia accompagnato dal pilota e che gli altri del gruppo siano invece scortati da un suo ordine scritto.

Il pilota sarà designato sempre dalla stazione che licenzia i treni pei quali il binario unico è legale, e dovrà essere munito a cura della stazione medesima di un foglio di riconoscimento (1).

Detta stazione giudicherà se il servizio con pilota debba, a seconda dei casi, iniziarsi con un treno in partenza da essa oppure se torni più conveniente inviare il pilota, col mezzo più sollecito che abbia a

(1) Il dirigente della stazione di ha designato a fare da pilota fra le stazioni di e di il (qualifica, cognome e nome dell'agente prescelto).

disposizione, alla stazione alligua, per iniziare da questa il servizio con un treno circolante nel senso illegale.

La stazione che per la prima rileva la necessità del servizio con pilota deve darne avviso scritto (1) all'altra stazione che, a sua volta, gliene darà conferma (2).

7. L'annuncio della ripresa del servizio normale a doppio binario sarà dato dalla stessa stazione che diramò il telegramma formula 41 e all'uopo si varrà della

FORMULA 43: DAL TR. RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE DA A occorrendo: COME DA PROGRAMMA.

e dopo tale annuncio su entrambi i binari sarà mantenuto il telegramma del consenso per il primo treno per entrambi i sensi.

Se alla ripresa del servizio a doppio binario, nel caso di interruzione accidentale continuassero a non

(1) *Binario pari (dispari) impedito. Tutti i treni percorreranno binario dispari (pari) da a con pilota della mia stazione che invio (invierò) con tr*

oppure:

Binario pari (dispari) impedito. Tutti i treni percorreranno binario dispari (pari) da a con pilota della vostra stazione di e se del caso aggiungendo (che mi occorrerà per tr.).

Quando l'interruzione telegrafica e telefonica sopravviene a servizio su binario unico già iniziato si ometterà la frase:

« Binario pari (dispari) impedito ».

(2) *Inteso fra e servizio a binario unico su quello del dispari (pari) con pilota della vostra stazione di*

oppure:

Inteso fra e servizio a binario unico su quello del dispari (pari) con pilota della mia stazione di che invio (invierò) per scortare tr.

funzionare il telegrafo ed il telefono, la stazione che licenziava i treni sul binario unico nel senso illegale potrà senz'altro iniziare il servizio sul binario legale con l'osservanza delle disposizioni dell'art. 8 e prescrivendo inoltre al primo treno fermata nella stazione alligua e precauzione nell'avvicinarsi al segnale di protezione. La stazione che licenziava invece i treni per i quali il binario unico era legale non potrà inviare treni alla stazione alligua fino a che non sia tornato l'agente pilota.

8. Le Sezioni Movimento, quando esigenze speciali di servizio lo richiedono, possono prevedere in orario l'inoltro di un treno da stazione a stazione sul binario illegale pur mantenendo sull'altro il servizio normale, in modo che i due binari possono essere contemporaneamente percorsi nello stesso senso.

La stazione così autorizzata ad inviare un treno su binario illegale deve richiedere all'altra il consenso telegrafico (1) e la stazione alla quale viene chiesto lo potrà accordare (2) aggiungendovi le speciali prescrizioni necessarie per regolare l'ingresso del treno in stazione.

9. Nei casi in cui un ingombro, un guasto od altra causa interrompa un tratto di linea rendendo necessario sospendervi la circolazione, quella delle due stazioni tra le quali è compreso il tratto interrotto e che per prima viene a conoscenza dell'interruzione, deve informarne le due capotronco alligie da una parte e

(1) DATE CONSENSO TR. SU BINARIO ILLEGALE DEI PARI (DISPARI).

(2) AL N. . . . GIUNTO VS TR. . . . VIA LIBERA SU BINARIO DEI PARI (DISPARI) TR. . . . CUI PRESCRIVERETE

dall'altra, le stazioni tra esse interposte e, con le norme d'uso, gli Uffici e le Autorità interessate.

10. Per tutto il periodo dell'interruzione di un tratto di linea le due stazioni estreme del tratto interrotto devono funzionare quali capotronco agli effetti degli annunci di soppressione e di effettuazione di treni e per tutte le disposizioni di movimento che si rendessero necessarie nel rispettivo tratto rimasto in esercizio tra esse e le capotronco più vicine.

Art. 35.

Circolazione dei treni materiali.

1. Nella circolazione dei treni materiali sono da distinguersi i tratti percorsi da detti treni senza fermate in linea, dai *tratti di lavoro* che sono indicati nell'orario. Quando l'orario di un treno materiali prevede diverse corse, queste debbono essere considerate come altrettanti treni distinti. Con annotazione in orario potrà però essere prescritto che l'effettuazione delle varie corse sia annunciata dalla stazione che mette in circolazione la prima corsa.

2. La circolazione dei treni materiali è soggetta alle norme che regolano gli altri treni straordinari; però il ritorno dai tratti di lavoro può accadere senza che il treno abbia raggiunta la stazione successiva.

L'orario deve imporre il loro ricovero in una stazione o cava almeno 5 minuti prima che parta da una delle due stazioni limitrofe il treno al quale deve essere lasciata libera la via.

3. La corsa dei treni materiali sui tratti di lavoro nelle linee non esercitate col blocco è soggetta al consenso telegrafico. Anche sulle linee esercitate col blocco quando un treno materiali debba recarsi sul tratto di lavoro e ritornare nella stazione che lo inoltra senza raggiungere la successiva, non si deve per la sua corsa su tale tratto, fare uso del blocco e la circolazione sul tratto medesimo dovrà essere regolata col consenso telegrafico.

La stazione in cui fa ritorno il treno materiali dovrà darne avviso all'attigua del tronco comprendente il tratto di lavoro trasmettendole il giunto telegrafico; solo dopo questo dispaccio sarà ripreso l'esercizio col blocco.

Quando un treno materiali debba recarsi nel tratto di lavoro a seguito di altro treno, è ammesso che il treno materiali sia licenziato da una stazione a distanza di dieci minuti e quindi anche prima che il treno precedente sia giunto alla successiva. In tal caso dovranno essere opportunamente completati i relativi telegrammi di consenso (1) e l'applicazione del consenso telegrafico s'intende decorrere dalla partenza del treno precedente; inoltre al treno che viene seguito alla sola distanza di dieci minuti dal treno materiali che si reca nel tratto di lavoro, dovrà essere fatta prescrizione d'immediata protezione nell'eventualità di lenta corsa (art. 20.) o di fermata in linea ed al treno materiali quella di viaggiare con precauzione.

(1) DATE CONSENSO TR. ML SEGUENTE A DISTANZA TR. . . .
PARTITO TR. . . . VIA LIBERA TR. ML

4. Sulle linee a doppio binario, può essere previsto nell'orario del treno materiali, il suo inoltro nei tratti di lavoro, anche sul binario illegale.

5. Il dimezzamento dei treni materiali per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è vietato a meno di annotazione esplicita nell'orario, che in tal caso dovrà contenere anche le istruzioni necessarie.

6. Un tratto di lavoro può comprendere anche una o più stazioni, ma deve essere stabilita in orario, od altrimenti prescritta la fermata in ciascuna di esse.

7. Il treno materiali deve sospendere il lavoro in tempo per trovarsi in stazione non più tardi dell'ora stabilita dal suo orario; esso può anche anticipare il suo ricovero purchè, percorrendo il semplice binario od il binario legale sul doppio, trovi il segnale fisso disposto a via libera, oppure ne abbia avuto il permesso con ordine scritto.

Quando il ritorno avvenga sul binario illegale, nell'orario del treno materiali deve risultare il modo di procedere nell'ingresso in stazione.

8. Sui tratti di lavoro si omette la segnalazione dei treni materiali quando ciò risulti dall'orario ed il personale di linea sia avvisato con correntale.

9. Per la circolazione dei treni materiali, i binari di cava allacciati in piena linea, quando corrispondono con una stazione mediante telegrafo o telefono od anche con consensi meccanici od elettrici su segnali fissi, si considerano come facenti parte della stazione con cui sono in diretta comunicazione. Il dirigente di que-

sta deve pertanto direttamente, o a mezzo di un suo incaricato, assicurarsi che siano osservate le norme stabilite per le precedenze e per gli incroci che il treno materiali, ricoverato nella cava, dovesse rispettare.

10. Nei tratti di lavoro su linea con pendenza superiore al 10 per mille — senza contropendenza — la locomotiva del treno materiali dev'essere collocata dalla parte più bassa, salvo le eccezioni da autorizzarsi di volta in volta, dai Servizi dell'Esercizio.

11. Nel tratto di lavoro il sorvegliante del Servizio Lavori può sostituire il capotreno assumendone ogni obbligo e responsabilità ed i frenatori possono essere sostituiti da cantonieri abilitati all'uso dei freni.

Art. 36.

Servizio in tempo di neve.

1. Le Sezioni Movimento e quelle Lavori provvederanno, quando lo ritengano necessario, affinchè durante le nevicate il servizio delle stazioni e quello di vigilanza delle linee, sia reso continuo anche nelle linee ove sono normalmente ammessi gli intervalli giornalieri di sospensione (Art. 33).

Le locomotive di riserva e gli spartineve devono essere messi in condizioni di partire appena richiesti.

2. Quando la neve abbia raggiunto almeno 5 centimetri di altezza sul piano delle rotaie, e successi-

vamente almeno ogni due ore, quando continui a nevicare, i dirigenti devono comunicare telegraficamente l'altezza raggiunta dalla neve alle stazioni munite di locomotiva di riserva o di spartineve nella cui zona d'azione esse si trovano ed alla stazione che nella Prefazione compartimentale all'orario di servizio risulta incaricata di riassumere le notizie ad essa trasmesse e comunicarle alle Sezioni Movimento — Materiale e Trazione — Lavori —, ai Riparti Lavori ed ai Capi Riparto Movimento interessati.

3. Con le stesse norme dovrà essere dato l'avviso della cessazione della nevicata.

4. Spetta esclusivamente ai funzionari ed agenti del Servizio Lavori l'iniziativa per lo sgombero della linea, come pure la richiesta per mettere in circolazione lo spartineve o i vomeri spartineve. I dirigenti devono però far loro presenti le speciali esigenze della linea e della stazione per l'adozione dei provvedimenti opportuni.

Art. 37.

Circolazione degli spartineve.

1. Di massima lo spartineve deve viaggiare con le norme stabilite per i treni ad orario libero (Art. 28) previ accordi che il dirigente deve prendere coll'agente del Servizio Lavori che scorta lo spartineve.

2. Il carro spartineve non dovrà mai essere fatto funzionare in testa ad un treno che serva ai trasporti ordinari.

3. Quando il telegrafo non funziona un treno non deve seguire lo spartineve a meno di 30 minuti di distanza, e gli deve essere prescritto di viaggiare con precauzione.

4. Lo spartineve che, per cause impreviste, si dovesse trovare ancora sulla linea 10 minuti prima dell'ora normale di partenza di un treno da una delle stazioni limitrofe, dovrà essere protetto da entrambe le parti alla distanza prescritta.

5. Sulle linee a doppio binario la circolazione dovrà essere regolata col consenso telegrafico in modo che lo spartineve non debba mai incrociare in linea al ri treni per evitare il pericolo che un treno possa trovare il binario che deve percorrere ingombro in conseguenza del lavoro fatto dallo spartineve stesso.

Quando gli agenti del Servizio Lavori avvisino che lo sgombero di un binario ha prodotto l'ingombro dell'altro, la stazione che ne viene informata dovrà provvedere subito a che la circolazione dei treni sia fatta nei due sensi sul binario libero, attenendosi alle norme dell'art. 34.

Art. 38.

Treno preceduto da staffetta.

1. Con ordine superiore può essere disposto che un treno sia fatto immediatamente precedere da un treno staffetta la cui caratteristica consiste nell'obbligo di incrociare e precedere i treni nelle stesse stazioni del treno da esso preceduto.

2. La staffetta e il treno da essa preceduto possono circolare come straordinari con orario appositamente stabilito, oppure come treno compreso in orario seguito dal suo supplementare.

3. La corsa della staffetta e del treno da questa preceduto sarà regolata adottando in aggiunta alle prescrizioni comuni a tutti i treni quelle previste nel presente articolo.

4. Il telegramma di effettuazione (1) di un treno preceduto da staffetta deve citare entrambi i treni omettendo il motivo dell'effettuazione; quello di conferma (2) deve indicare anche le precedenzae.

5. Quando l'orario viene diramato telegraficamente con le norme dell'art. 15., sarà comunicato solo l'orario del treno staffetta; per l'orario del treno da questa preceduto basterà aggiungere: TRENO STRAORDINARIO SEGUIRÀ A DISTANZA DI MINUTI.

Le stazioni confermeranno a norma dell'art. 15.,

(1) *data* EFFETTUAZI TRENO STAFFETTA STRAORDINARIO SEGUITO DA TR. . . . STRAORDINARIO *stazione di origine* *stazione termine di corsa*.

oppure:

. . . . *data* A SEGUITO TR. . . . VIAGGIANTE COME STAFFETTA EFFETTUAZI) TR. . . . BIS *stazione d'origine* *stazione termine di corsa* (ed occorrendo IL SERVIZIO PUBBLICO SARÀ DISIMPEGNATO DAL TR. . . .).

(2) INTESO *data* EFFETTUAZIONE TR. . . . STRAORDINARIO PRECEDUTO DA TRENO STAFFETTA STRAORDINARIO ed occorrendo I QUALI INCROCIANO (PRECEDONO) A TR. . . .

oppure:

INTESO *data* EFFETTUAZIONE TR. . . . BIS PRECEDUTO DA TR. . . . STAFFETTA ed occorrendo I QUALI INCROCIANO (PRECEDONO) A TR. . . . SERVIZIO PUBBLICO SARÀ DISIMPEGNATO DAL TR. . . .

indicando anche le precedenza. All'uopo si varranno del telegramma:

INTESO OGGI (DOMANI) *data* STAFFETTA
 ARRIVA (*nome della propria stazione*) ORE
 PARTE (TRANSITA ORE) INCROCIANDO (PRE-
 CEDENDO) TR. SEGUE TRENO A DISTANZA
 DI MINUTI ARRIVA ORE PARTE ORE
 (TRANSITA ORE) STESSO INCROCIO (PRECEDENZA).

Le stazioni di origine e termine di corsa del treno preceduto da staffetta e quelle capotronco daranno inoltre conferma all'Ufficio che ha diramato l'orario ripetendolo integralmente.

6. I capistazione, che ricevono in busta l'orario di uno straordinario preceduto da staffetta debbono far recapitare d'urgenza al rispettivo indirizzo gli orari trovati nel loro plico e destinati agli uffici locali ritirandone ricevuta.

Quando l'orario viene trasmesso per telegrafo invieranno invece d'urgenza agli Uffici locali indicati nell'indirizzo, copia del telegramma ritirandone ricevuta.

7. Per la staffetta e il treno da essa preceduto dovrà essere trasmesso da stazione a stazione il telegramma di partenza, e sulle linee esercitate col blocco, fra due stazioni che comprendessero più di una *sezione* di blocco, la staffetta, il treno da essa preceduto, e quello immediatamente successivo, dovranno essere tra loro distanziati anche col giunto telegrafico.

8. Ciascun treno percorrendo la stessa linea del treno staffetta e di quello da essa preceduto dovrà

incrociare e cedere il passo all'uno e all'altro nella medesima stazione e la posizione dei deviatori incontrati di punta dalla staffetta nelle stazioni e nei bivi, di regola, deve essere mantenuta immutata sino dopo il passaggio del treno che circola preceduto dalla staffetta.

9. Nel regolare i cambi d'incrocio e le precedenza il treno staffetta deve essere considerato di maggiore importanza di ogni altro treno. Nei telegrammi relativi dovranno essere indicati insieme il treno staffetta ed il treno da questa preceduto.

10. Ai treni delle linee affluenti deve essere prescritto di attendere il passaggio del treno preceduto da staffetta ai segnali fissi di protezione del bivio o nella stazione che lo precede secondo che la manovra dei segnali di protezione del bivio sia oppur no comandata dalla stazione di diramazione. Quando il treno staffetta e quello da essa preceduto circolano come straordinari con orario appositamente stabilito, tale prescrizione dovrà risultare nell'orario, se invece circolano come treno ordinario seguito dal suo supplementare sarà ordinata dalla stazione di diramazione (1).

Analogo procedimento si userà per i treni delle linee che attraversano quella percorsa dal treno preceduto dal treno staffetta.

(1) TR. . . . ATTENDA A MIA VIA LIBERA RISPETTO TR. . . . ,
PRECEDUTO DA STAFFETTA.

10 bis. Nell'intervallo fra il passaggio del treno staffetta e di quello da esso preceduto può essere eccezionalmente ammesso in alcune grandi stazioni, che saranno designate dal Servizio Movimento, di ricevere o far partire qualche treno viaggiatori importante il cui istradamento attraversi o abbia in comune deviatori con quelli del treno staffetta.

In tal caso nell'orario del treno staffetta e di quello da esso preceduto la Sezione Movimento dovrà disporre che il Dirigente, personalmente o a mezzo di altro agente abilitato al movimento, ripeta, nell'intervallo fra il treno viaggiatori e quello preceduto da staffetta, tutti gli accertamenti e le visite prescritte dalle disposizioni regolamentari per il passaggio del treno staffetta limitatamente, s'intende, agli enti comuni ai due istradamenti.

L'esatta posizione dell'istradamento dovrà inoltre essere verificata da un funzionario del Movimento, appositamente designato.

Se il treno staffetta e quello da esso preceduto circolano come treno ordinario seguito dal supplementare, la Sezione Movimento dovrà dare la disposizione di cui sopra con prescrizione a parte.

11. Il treno staffetta sarà di massima composto della locomotiva e di un carro bagaglio.

12. Il treno preceduto da staffetta non deve trovare in piena via sui binari attigui treni merci che abbiano in composizione carri scoperti carichi. La stazione prima di lasciar proseguire un treno merci nel tratto ove incontrerà il treno preceduto da staffetta deve provvedere, fermandolo ove occorra, perchè sia

diligentemente ispezionato servendosi del personale del treno e, se del caso, del macchinista, e lo lascerà proseguire solo quando non esista alcun dubbio di irregolarità ed il treno non abbia in composizione carri carichi scoperti.

13. Le locomotive di riserva col proprio personale debbono essere pronte a partire, girale nel senso del treno preceduto da staffetta, all'ora che la staffetta entra nella loro zona d'azione e fino a che ne sia uscito il treno preceduto da staffetta.

14. Le manovre che possano in qualsiasi modo impegnare il binario assegnato al treno preceduto da staffetta dovranno essere sospese per l'arrivo di questa ed in tempo da rendere sempre possibile l'osservanza delle disposizioni di cui al comma successivo.

15. Il dirigente dieci minuti prima dell'arrivo o del passaggio del treno staffetta deve personalmente essersi assicurato del regolare funzionamento dei segnali fissi ed avere visitato i deviatori tanto in entrata che in uscita che debbono essere percorsi dalla staffetta e dal treno da essa preceduto, anche se i deviatori sono assicurati con fermascambio di sicurezza, manovrati da apparato centrale, o provvisti di collegamento di sicurezza.

Il dirigente dovrà anche assicurarsi del regolare funzionamento dei segnali e dei deviatori dei bivi in consegna alla stazione.

16. Nelle principali stazioni ed ovunque sia possibile, al passaggio di un treno preceduto da staffetta la sorveglianza dei deviatori o dell'apparato centrale

di loro manovra sarà affidata ad un capo o sottocapo stazione.

17. I passaggi a livello in consegna alla stazione debbono essere fatti presenziare a cura del capostazione.

18. Si dovrà evitare per quanto possibile che i treni che si trovano fermi in stazione contemporaneamente ad un treno preceduto da staffetta sostino su binari attigui, procurando che almeno resti libero durante la fermata il tratto corrispondente alla fronte del treno stesso.

Il servizio dei viaggiatori sarà ordinato in modo da non disturbare quello del treno preceduto da staffetta; occorrendo i treni viaggiatori potranno essere tratti-nuti ai segnali fissi.

19. Debbono essere sospese le corse dei treni materiali sul tratto di lavoro da trenta minuti prima dell'ora d'arrivo della staffetta fino all'arrivo del treno da essa preceduto nella stazione con locomotiva di riserva successiva al tratto di lavoro.

20. I carrelli devono essere tolti dalla linea un'ora prima del passaggio della staffetta e non devono essere messi in circolazione se non un'ora dopo che il treno preceduto da staffetta sia giunto nella prossima stazione con locomotiva di riserva, salvo il caso, del tutto eccezionale, che la circolazione del carrello occorra per lavori necessari a garantire il transito della staffetta o del treno da essa preceduto.

Art. 39

Composizione dei treni.

1. Nella composizione dei treni non deve essere oltrepassato il limite massimo di assi indicato nell'orario generale di servizio e, sulle linee con discesa superiore al 20 per mille, anche il massimo della prestazione di una locomotiva del gruppo di maggiore potenzialità, ancorchè i treni siano in trazione multipla.

2. La composizione dei treni deve inoltre essere fatta, di regola, in modo che per la qualità del materiale essi possano viaggiare non soltanto alla massima velocità consentita dal rispettivo orario, ma anche a velocità maggiore per gli eventuali recuperi.

3. La velocità a cui possono viaggiare i veicoli risulta dalle apposite marche segnate sulle rispettive casse o dalle disposizioni contenute nella Prefazione Generale all'orario, od altrimenti partecipate, in relazione alla conformazione dei veicoli stessi, secondo che sono caricati per tutta la portata e secondo la qualità del carico.

4. Il numero dei freni attivi (freni validi ed occupati da frenatore) occorrenti per ciascun treno in relazione alla rispettiva categoria oraria risulta dalle apposite tabelle inserite nella Prefazione Generale all'orario.

5. La locomotiva, di regola, deve viaggiare in testa al treno; può spingere il treno sulle linee per le quali vigono disposizioni speciali, ed eccezionalmente nei casi in cui è ammessa la retrocessione dei treni (Art. 23), nei casi di soccorso (Art. 30), pei treni materiali (Art. 35) e per gli spartineve (Art. 37).

6. Fra la locomotiva e le carrozze destinate al servizio viaggiatori si deve intercalare come carro scudo un altro veicolo, salvo il caso di treni muniti di freno continuo attivo e salvo le eccezioni indicate nell'orario generale di servizio.

7. Il veicolo in cui prende posto il capotreno non dovrà mai distare dalla locomotiva più di 40 assi, salvo eccezioni autorizzate. Nei treni viaggiatori detto veicolo deve, di massima, trovarsi alla testa delle carrozze.

8. I carri contenenti materie esplodenti ed infiammabili debbono essere collocati il più lontano possibile dalla locomotiva, pur tenendo conto della regolare composizione del treno nei riguardi della destinazione dei singoli veicoli.

9. I trasporti di carri carichi di travi o colli indivisibili di lunghezza eccezionale, di massi di peso eccezionale, di bestie feroci, di merci infettanti, infiammabili ed esplodenti, e dei carri gru debbono escludersi dai treni viaggiatori che non siano indicati nell'orario generale di servizio per la deroga alla presente prescrizione.

10. Le stazioni capotronco, d'origine dei treni, e quelle dove si cambiasse gruppo di locomotiva, nel

valutare il peso del treno e le esigenze della frenatura, dovranno tener conto delle successive variazioni di composizione per il distacco o l'aggiunta dei veicoli preavvisati per iscritto o con telegramma dalle stazioni della linea.

11. Quando la circolazione dei treni si renda difficile a cagione di nevicata, di bufere o di altre cause consimili e la corrispondenza telegrafica e telefonica rimanga interrotta o sospesa, i dirigenti devono provvedere a ridurre la composizione dei treni ed a farli sussidiare da locomotiva di rinforzo, inoltre cureranno perchè i treni partano in orario trascurando, ove occorra, le coincidenze.

Art. 40.

Stazioni con binario di salvamento.

1. Nelle stazioni munite di binario di salvamento i treni in discesa ed aventi fermata, debbono arrestarsi, prima d'impegnare il deviatore d'innesto del binario stesso.

2. I deviatori debbono essere normalmente disposti per la comunicazione fra la linea in discesa ed il binario di salvamento e saranno disposti in posizione anormale soltanto per il tempo strettamente necessario per dare il passaggio al treno sia esso in salita o in discesa.

3. In caso d'incrocio si dovrà possibilmente licenziare prima il treno in discesa.

Art. 41.

**Stazioni e fermate gestite da assuntori
(Assuntorie).**

1. Alcune località, indicate in orario, ove i treni fermano per servizio viaggiatori ed anche per servizio merci, anzichè essere rette da un dirigente il movimento possono essere affidate, mediante contratto, ad un *assuntore*, che non ha mansioni di dirigenza di movimento.

2. L'assuntore per ciò che riguarda la circolazione dei treni deve conoscere e sapere applicare, oltre le disposizioni citate nel presente articolo, anche il Regolamento sui Segnali e, nelle assuntorie provviste di telegrafo o telefono, deve essere in possesso dell'abilitazione a tale servizio.

3. Le assuntorie anche se provviste di binari adatti non potranno utilizzarli per effettuare incroci e precedenza se non nel caso e con le norme del successivo comma 21.

I binari secondari debbono servire esclusivamente al deposito dei veicoli e per le manovre.

4. Il binario di corsa deve essere mantenuto sempre libero per il servizio dei treni: le eventuali manovre impegnanti il binario di corsa si possono effettuare soltanto durante la sosta dei treni e nel modo indicato nel comma 7. I deviatori allacciati al binario di corsa devono restare normalmente disposti pel tran-

sito sul medesimo, ed assicurati mediante fermascambi le cui chiavi restand in custodia dell'assuntore che le consegnerà al capotreno nel caso di manovre.

Nelle assuntorie delle linee a doppio binario non possono effettuarsi manovre che impegnano il binario di corsa che non sia quello del treno che deve effettuarle salvo il caso di speciali disposizioni locali.

5. È proibito all'assuntore di manovrare per qualsiasi motivo i deviatori che interessano binari di corsa; egli può soltanto eseguire manovre a braccia sui binari secondari per agevolare le eventuali operazioni di carico e scarico. Anche tali manovre saranno però vietate dalle Sezioni Movimento dove si ritenga necessario per la pendenza dei binari secondari; in tal caso esse verranno eseguite soltanto durante la sosta dei treni, per mezzo della locomotiva.

6. I veicoli stazionanti sui binari secondari debbono essere riuniti in gruppi o colonne agganciati fra loro e disposti in modo da lasciar libera la circolazione sul binario di corsa; quelli muniti di freno debbono averlo chiuso ed inoltre i veicoli estremi debbono essere fermati con stanghe o calzatoie in modo che sia impedito ogni loro movimento.

7. Durante la sosta di un treno nelle assuntorie la dirigenza del servizio movimento spetta al capotreno, il quale, occorrendo eseguire manovre, deve ritirare le chiavi dei deviatori dall'assuntore e valersi, al caso, del personale del treno; è suo obbligo inoltre provvedere prima di partire a che i deviatori allacciati al binario di corsa ed i veicoli eventualmente depositati nei binari secondari si trovino nelle condizioni pre-

scritte dai comina 3 e 6. Soltanto dopo aver così provveduto, restituirà le chiavi all'assuntore.

8. L'obbligo fatto al capotreno non esonera l'assuntore dall'assicurarsi che le accennate norme vengano rispettate; anzi, rilevando qualche infrazione alle medesime, dovrà segnalarle al capotreno allorchè questi possa provvedere prima della partenza.

9. Le Sezioni Movimento potranno disporre — all'occorrenza — che le stazioni mandino apposito agente per l'esecuzione delle manovre nelle assuntorie, in base al relativo preavviso che gli assuntori dovranno dare tempestivamente.

10. I segnali fissi di protezione di ciascuna assuntoria sono normalmente disposti a via libera.

I segnali stessi debbono essere manovrati a via impedita a protezione di un treno, solo quando questo prolunga la sosta oltre il tempo assegnatogli in orario oppure quando debba eseguire manovre. Spetta al capotreno di disporre per la manovra del segnale a via impedita, e di ordinare all'assuntore di ridisporlo a via libera dieci minuti dopo la partenza del treno.

Sulle linee a doppio binario prima dell'arrivo di un treno da una direzione il segnale che protegge l'assuntoria verso l'altra direzione deve essere dall'assuntore disposto a via impedita se il treno atteso deve fare servizio viaggiatori e questi devono attraversare il binario destinato al ricevimento dei treni da quest'altra direzione. Dello segnale sarà dall'assuntore ridisposto a via libera non appena i viaggiatori avranno effettuato l'attraversamento.

Se l'assuntoria è sprovvista di segnale di protezione, e il treno prolunga la sosta oltre il tempo assegnatogli in orario oppure debba eseguire manovre, il capotreno dovrà provvedere alla protezione del treno col segnale a mano a distanza come se fosse fermo in linea.

11. Sulle linee non esercitate col blocco il distanziamento dei treni è regolato col telegrafo dalle due stazioni attigue all'assuntoria; l'assuntore deve però provvedere che un treno non ne segua un altro a intervallo minore di 10 minuti o alla distanza minore di un chilometro, come è prescritto dal Regolamento Segnali.

12. Se l'assuntoria è provvista di telegrafo o telefono il capotreno deve comunicare a voce all'assuntore il maggior ritardo superiore a 10 minuti che il treno abbia fatto nel percorso dalla stazione limitrofa precedente o per maggior sosta nell'assuntoria, e l'assuntore dovrà darne partecipazione alla stazione successiva.

13. Nelle assuntorie provviste di telegrafo o di telefono, l'assuntore deve provvedere ad arrestare i treni, che per orario vi hanno fermata, presentando al loro arrivo segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori e ritirandolo prima che avvenga la partenza.

Nelle assuntorie sprovviste di telegrafo e telefono sarà esposto sopra un paletto piantato sul marciapiede la bandiera arrotolata di giorno ed un fanale a luce bianca di notte.

14. Occorrendo arrestare un treno non avente fermata, l'assuntore quando non abbia potuto far preav-

visare il treno da una precedente stazione provvederà alla chiusura del segnale fisso di protezione dalla parte donde il treno proviene, e non lo aprirà se non dopo che il treno vi si sia fermato, mantenendo inoltre il segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori. Nelle assuntorie non provviste di segnali fissi di protezione, l'assuntore provvederà alla fermata straordinaria del treno come se si trovasse in linea, nel modo indicato dal Regolamento sui Segnali.

15. All'assuntore può essere affidata la manovra e la sorveglianza delle barriere di passi a livello. Salvo disposizioni speciali la chiusura delle barriere dovrà esser fatta 5 minuti prima del passaggio dei treni.

16. L'assuntore che con un treno riceva dalla stazione attigua una correntale da inviare al personale di linea ne segna ricevuta sull'avviso corrente e la inoltra nel modo più sollecito.

17. L'assuntore che riceve il segnale di domanda di locomotiva di soccorso, se nella assuntoria funziona il telegrafo o il telefono, informerà subito la stazione posta al di là del treno da soccorrere. Ricevendo poi il modulo M-40^a emesso dal capotreno di conferma del soccorso domandato, trasmetterà alla stazione suddetta tutte le notizie portate dal modulo.

Se il treno da soccorrere si trovasse nell'assuntoria, il capotreno, invece di compilare il modulo M-40^a scriverà sul protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio di richiesta del soccorso che l'assuntore dovrà trasmettere.

Se l'assuntoria non è provvista di telegrafo o di telefono ma lo è di apparecchio per segnalamento a

campana, l'assuntore si varrà di questo per trasmettere la richiesta di soccorso; se l'assuntoria non ha l'apparecchio a campana l'assuntore farà proseguire i segnali a mano; in questi due ultimi casi farà anche proseguire la richiesta scritta del soccorso.

18. Quando un treno, prima di giungere ad un'assuntoria, provvista di telegrafo o di telefono, viene dimezzato in linea per insufficiente forza della locomotiva onde essere rimorchiato in due volte, il capotreno in arrivo nell'assuntoria con la prima parte del treno, deve scrivere e firmare nel protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio — che l'assuntore trasmetterà — annunziante alla stazione precedente che la linea è impedita; di ritorno poi con la seconda parte darà a detta stazione con le stesse formalità l'avviso che la linea è liberata.

19. Nel caso di accidentale spezzamento di un treno in linea, se il capotreno non si trova nella prima parte che arriva nella assuntoria, l'avviso telegrafico o telefonico dell'ingombro della linea alla stazione precedente deve essere dato d'iniziativa dell'assuntore. Se invece il capotreno si trova nella prima parte del treno, il telegramma o fonogramma predetto dovrà essere scritto e firmato sul protocollo dal capotreno; l'avviso di sgombero della linea deve anche in questo caso essere scritto e firmato dal capotreno.

20. I veicoli deviati non dovranno essere rimessi in circolazione se non dopo verifica ed autorizzazione di un verificatore che sarà richiesto dal capotreno con dispaccio telegrafico o telefonico indirizzato alla sta-

zione più vicina e scritto di proprio pugno sul protocollo per essere poi subito trasmesso dall'assuntore. Analogamente sarà provveduto pei veicoli che fossero scartati dal macchinista per allentamento di cerchioni, spostamento di ruote o riscaldamento.

21. Qualora per circostanze speciali di circolazione occorresse abilitare temporaneamente una assuntoria al servizio normale di movimento, essa dovrà essere presenziata da un dirigente il movimento, a cura del quale le stazioni del tronco dovranno essere avvisate tanto dell'attivazione che della cessazione del servizio movimento, adottando i telegrammi:

FORMULA 44: DAL TR. ASSUMO DIRIGENZA MOVIMENTO A

FORMULA 45: DOPO TR. SERVIZIO A VIENE RIPRISTINATO CON ASSUNTORE.

Tutte le stazioni cui furono indirizzati i predetti telegrammi dovranno confermare con il telegramma:

FORMULA 46: INTESO ABILITAZIONE SERVIZIO MOVIMENTO (RIPRISTINO SERVIZIO ASSUNTORE) A DAL TR. (DOPO TR.).

22. Spetta all'assuntore di curare l'incolumità degli impianti; in caso di guasti deve subito darne avviso ad una stazione alla quale spetta prendere gli opportuni provvedimenti.

Art. 42.

Fermate e case cantoniere.

1. Alcune località, indicate in orario, ove i treni fermano per servizio viaggiatori ed anche per servizio merci, anzichè essere rette da un dirigente il movimento (Art. 1) o da un assuntore (Art. 41) possono essere affidate ad un *capofermata*, che non disimpegna mansioni di dirigenza di movimento salvo che nel caso previsto dal successivo comma 3.

2. Il capofermata per quanto riguarda la circolazione dei treni deve attenersi a tutte le prescrizioni stabilite dall'articolo precedente per l'assuntore.

3. Alcune fermate possono dalle Sezioni Movimento essere affidate invece a capifermata idonei alla dirigenza delle manovre, al licenziamento dei treni dalla fermata ed anche ad intervenire nel regime del giunto telegrafico. A questi capifermata, che dovranno portare in servizio il distintivo dei dirigenti il movimento, sono affidati tutti gli obblighi indicati per gli assuntori; ad essi durante la sosta di un treno spetta la dirigenza del servizio movimento; essi debbono comandare e dirigere personalmente le manovre che occorresse fare con le locomotive dei treni di passaggio, curare la manovra dei segnali di protezione, intervenire nel regime del giunto se ne sono incaricati, assicurarsi della disposizione dei deviatori e custodire personalmente le chiavi dei relativi fermascambi.

4. Occorrendo abilitare una qualsiasi fermata al normale servizio di movimento dovrà essere presen-

ziata da un dirigente e l'attivazione o la cessazione del servizio normale sarà effettuata come è detto per le assuntorie all'art. 41.²¹ sostituendo, nei telegrammi la parola « CAPOFERMATA » a quella « ASSUNTORE ».

5. Alcune *case cantoniere*, indicate in orario, sono abilitate al servizio viaggiatori e bagagli ed i treni vi fermano per effettuare tali servizi.

L'agente preposto alla casa cantoniera non ha ingerenza nella circolazione dei treni; però quando la casa cantoniera è provvista di segnali di protezione, i quali dovranno in tal caso essere normalmente disposti a via libera, il suddetto agente dovrà osservare nella manovra dei segnali fissi le prescrizioni stabilite dal Regolamento sui Segnali per le fermate provviste di segnali fissi di protezione disposti normalmente a via libera.

Se la casa cantoniera è invece sprovvista di segnali fissi, la protezione di un treno che sostasse oltre il tempo assegnatogli in orario sarà fatta con segnale a mano come se il treno fosse fermo in linea.

Il capotreno dovrà accertarsi che alla protezione del treno fermo sia stato provveduto coi segnali fissi o col segnale a mano secondo i casi.

Art. 43.

Disabilitazione delle stazioni dal servizio movimento.

1. Le stazioni possono essere disabilite dal servizio movimento per alcuni periodi della giornata anche se i treni vi hanno fermata.

Nella Prefazione Compartimentale all'orario generale di servizio sono indicati tali periodi ed i treni ordinari pei quali la stazione è disabilitata.

Perchè una stazione possa essere disabilitata occorre che siano soddisfatte le condizioni seguenti:

a) i deviatori percorsi dai treni siano assicurati pel binario sul quale devono transitare a mezzo di un ordinario fermascambio di sicurezza a mano o da fermascambio manovrato da apparato centrale;

b) i segnali fissi di protezione possano essere mantenuti contemporaneamente a via libera per tutto il periodo della disabilitazione; salvo l'eccezione del successivo comma 4;

c) nella stazione stessa non avvengano incroci o precedenze in detto periodo di tempo;

d) se la stazione è posto di blocco, gli impianti le permettano di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.

2. Durante la *disabilitazione*, la stazione deve essere considerata come una fermata non provvista di telegrafo o telefono;

— alla protezione di un treno fermo deve essere provveduto dal personale di scorta come se il treno fosse fermo in linea;

— l'ordine di partenza ai treni aventi fermata deve essere dato dal capotreno;

— un agente di guardia, che può essere un manovale non abilitato, cura l'incolumità degli impianti e provvede all'illuminazione dei segnali fissi in consegna alla stazione e dei dischetti dei deviatori a meno che tale illuminazione possa essere omessa per dispo-

sizione speciale. La presenza dell'anzidetto agente, se non richiesta da altre ragioni, non è necessaria nelle stazioni dove non sostano veicoli soggetti ad eventuali spostamenti sia per anormali condizioni atmosferiche sia per opera delittuosa di terzi.

3. Le due stazioni limitrofe a quella od a quelle disabilitate regolano il movimento dei treni e, sulle linee a semplice binario, adottano fra loro, per tutto il periodo della disabilitazione, il regime del consenso telegrafico.

4. Il dirigente il movimento della stazione che viene disabilitata, prima di lasciare il servizio deve accertarsi, mediante visita sul posto, che tutto sia in regola, ritirare e custodire le chiavi che assicurano i deviatori nella posizione voluta e far disporre i segnali di protezione a via libera per l'intero periodo di disabilitazione.

Sulle linee a doppio binario però, prima dell'arrivo di un treno da una direzione, il segnale che protegge la stazione disabilitata verso l'altra direzione deve essere dall'agente di guardia disposto a via impedita se il treno atteso deve fare servizio viaggiatori e questi devono attraversare i binari destinati al ricevimento dei treni provenienti da quest'altra direzione. Dello segnale sarà dall'agente di guardia ridisposto a via libera non appena i viaggiatori avranno effettuato l'attraversamento.

5. Oltre le disabilitazioni previste nell'orario generale di servizio, le Sezioni Movimento (od i Capi Riparto) in caso di necessità possono, con speciali

disposizioni, disabilitare anche stazioni che siano sede di incrocio o di precedenza. Anche il dirigente il movimento in casi di assoluta necessità materiale, da giustificarsi ogni volta con apposito rapporto, può disabilitare la propria stazione avvertendo subito con telegramma il Capo Riparto e la Sezione Movimento.

Occorre però sempre che la stazione abbia impianti che rispondano alle condizioni richieste dai punti a), b) e d) del comma 1.

6. La Sezione od il Capo Riparto che, con disposizione speciale, ordina la disabilitazione deve darne avviso alla stazione interessata, alle due limitrofe, alle prossime capocircuito ed alle interposte stazioni origine di treni da una parte e dall'altra, e disporre, quando vi siano incroci, perchè fra le due stazioni che comprendono quella disabilitata venga soppresso uno dei due treni incrocianti ed in sua vece effettuato altro opportuno che non abbia incrocio nella stazione disabilitata.

7. Le stazioni capocircuito debbono avvisare (1) o fare avvisare delle disabilitazioni contemplate nel precedente comma 5, i treni che inoltrano verso la stazione disabilitata e, sulle linee a semplice binario, prescrivere loro la fermata nella stazione limitrofa a quella disabilitata; analogo obbligo hanno le stazioni interposte che siano origine di treni.

La stazione limitrofa a quella disabilitata nelle linee a semplice binario se, prima dell'arrivo del treno.

(1) (stazione) *disabilitata*.

non ha avuto dalla capocircuito o dalla interposta origine di treni conferma che al treno è stata prescritta la fermata, deve, occorrendo, riceverlo colle norme di cui all'art. 12., ed assicurarsi che abbia avviso della disabilitazione.

8. Il dirigente che, in caso di assoluta necessità materiale, dispone di propria iniziativa la disabilitazione, deve dare alle stazioni indicate nel comma 6 il semplice avviso di disabilitazione con telegramma:

FORMULA 47: PER TRENI SEGUENTI TR. . . E TR. . .
(stazione) DISABILITATA DAL MOVIMENTO SINO . . .

Le due stazioni limitrofe confermeranno la disabilitazione con telegramma:

FORMULA 48: AL N. INTESO (stazione)
DISABILITATA PER TRENI SEGUENTI TR.

Il dirigente della stazione che viene disabilitata, avutane la conferma, ed eseguiti gli accertamenti di cui al comma 4, è esonerato dal servizio.

Se nella stazione disabilitata è stabilito un incrocio, uno dei due treni incrocianti dovrà essere soppresso fra le due stazioni limitrofe a quella disabilitata ed in sua vece dovrà effettuarsi per lo stesso tratto uno dei treni precedenti che non abbia incrocio nella stazione disabilitata; mancando in orario un treno opportuno, sarà effettuato uno straordinario ad orario libero. Si dovrà in ogni caso aver cura di non dare ritardo al treno di maggiore importanza, con le seguenti norme:

Se l'incrocio nella stazione disabilitata è fra un treno viaggiatori ed un treno merci, deve essere soppresso e sostituito quest'ultimo; se l'incrocio è fra un treno ordinario merci ed uno straordinario pure merci, deve essere soppresso e sostituito lo straordinario.

Se l'incrocio è fra due treni ordinari o fra due straordinari di pari importanza deve essere soppresso e sostituito il treno che, per orario, arriverebbe secondo nella stazione disabilitata.

La stazione limitrofa cui spetta, in relazione alle suesposte norme, provvedere alla accennata soppressione ed effettuazione ne prende senz'altro l'iniziativa e avvisa quindi il treno con annotazione nel prospetto A del foglio di corsa (1).

L'altra stazione limitrofa non dovrà licenziare il treno che ha fissato incrocio nella stazione disabilitata se prima non ha ricevuto annuncio della soppressione ed effettuazione dell'altro treno onde regolare la corsa di quello che deve proseguire senza cambiare orario verso la stazione disabilitata.

9. Le precedenza che per orario dovrebbero avvenire nella stazione disabilitata dovranno essere regolate dalla stazione limitrofa precedente quella disabilitata nel senso della corsa dei treni interessati.

10. Il dirigente che entra in servizio dopo un periodo di disabilitazione deve porre i segnali fissi di protezione ed i deviatori in posizione normale, informare della ripresa del servizio le due stazioni alligue

(1) « Questo treno soppresso da a fra le quali stazioni viaggiate effettuando tr. . . . come da correzione al quadro B ».

non disabilitate (1), le quali risponderanno indicando quali sono gli ultimi treni in esse arrivati e da esse partiti (2) aggiungendo le altre notizie necessarie circa le avvenute variazioni di precedenza e di incrocio, dopo di che dovrà inoltrare il primo treno in ciascuna direzione col consenso telegrafico; se la disabilitazione non è prevista in orario il dirigente deve inoltre avvisare le stazioni che ebbero l'annuncio della disabilitazione.

Art. 44.

Casi imprevisti.

Ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve nei casi non previsti dal presente Regolamento provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile, alle prescrizioni relative ai casi previsti.

(1) ASSUNTO DIRIGENZA MOVIMENTO. DATE GIUNTO E PARTENZA ULTIMI TRENI.

(2) Tr. . . . (ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata) GIUNTO. Tr. . . . (ultimo spedito verso la stazione disabilitata) PARTITO ORA.

N O R M E

per la indicazione degli incroci e delle precedenze
negli orari di servizio

1. Treni che non modificano l'orario di altri treni.

I n c r o c i .

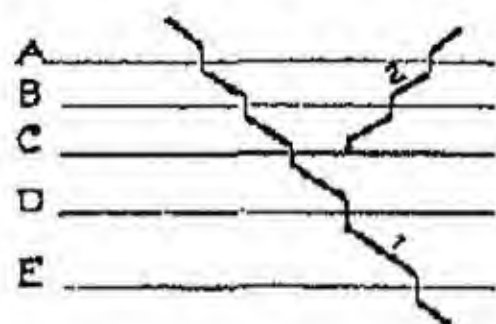
a) *In stazione C intermedia (treni 1 e 2).*

Si indica al treno 1 l'incrocio col treno 2 e al treno 2 l'incrocio col treno 1 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'arrivo dell'uno e la partenza dell'altro.



b) *In stazione C di origine di un treno (treno 2) e di passaggio dell'altro (treno 1).*

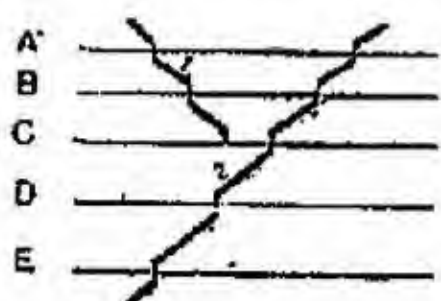
Si indica al treno 1 l'incrocio col treno 2 ed al treno 2 l'incrocio col treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e l'ora di partenza del treno 2 intercede un intervallo non superiore ai 60 minuti.



Nessuna indicazione d'incrocio al treno 1 se C è stazione capotronco, o di diramazione o di passaggio fra il semplice e il doppio binario.

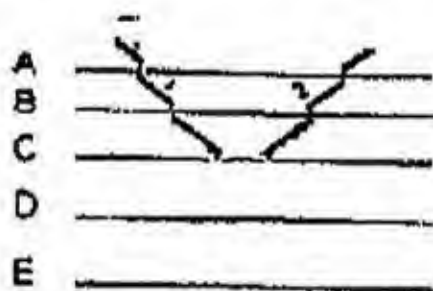
- c) *In stazione C termine di corsa di un treno (treno 1) e di passaggio dell'altro (treno 2).*

Si indica al treno 2 l'incrocio col treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e l'ora di partenza o di passaggio del treno 2 intercede un intervallo non superiore a 60 minuti. Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.



- d) *In stazione C termine di corsa di uno dei due treni (treno 1) e di origine dell'altro (treno 2).*

Si indica al treno 2 l'incrocio col treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e l'ora di partenza del treno 2 intercede un intervallo non superiore a 60 minuti. Nessuna indicazione d'incrocio al treno 1.



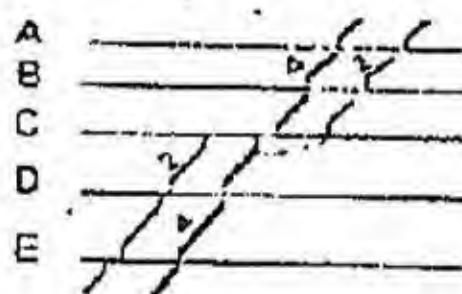
- e) *In stazione C di passaggio tra il semplice e il doppio binario (treni 1 e 2).*

Si indica al treno 2 l'incrocio col treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1

Precedenze.

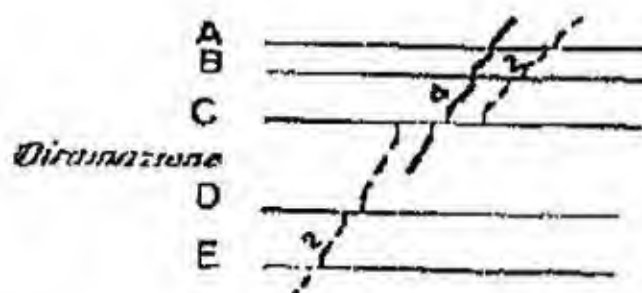
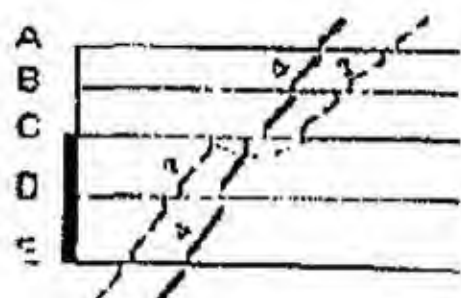
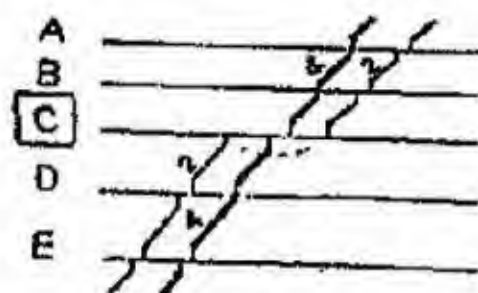
- h) *In stazione C intermedia (treno 2 cede il passo, treno 4 prende il passo).*

Si indica al treno 2 la precedenza col treno 4 e si indica al treno 4 la precedenza col 2 qualunque sia il periodo di sosta dei due treni in C.



- i) *In stazione C capotronco, o di passaggio fra il semplice ed il doppio binario, o di diramazione (treno 2 cede il passo, treno 4 prende il passo).*

Si indica la precedenza ad ambedue i treni quando il treno 4 prende il passo senza fermare; non occorre



alcuna indicazione di precedenza se il treno 4 ha l' fermata in C.

N O R M E

per la indicazione degli incroci e delle precedenze
ai treni non compresi negli orari di servizio

3. Treni straordinari che non modificano l'orario
di altri treni.

I n c r o c i .

Quando il treno 1 sia uno straordinario non compreso nell'orario di servizio, si deve tener presente che nei casi *a)* e *b)* l'indicazione d'incrocio al treno 1 agli effetti dell'art. 26.¹² del R. C. T. vale anche per indicare che al treno 2 deve essere segnato nel foglio di corsa l'incrocio col treno 1; analogamente dicasi quando lo straordinario sia il treno 2 e nel caso *b)* la stazione C non sia capotronco, o di diramazione o di passaggio fra il semplice e il doppio binario; nei casi *c)* *d)* *e)* *f)* e *g)* come pure nel caso *b)* quando C sia stazione capotronco o di diramazione o di passaggio fra il semplice e il doppio binario nell'orario dello straordinario 1 si dovrà fare l'annotazione:

*« Al treno 2 deve essere prescritto l'incrocio in C.
col treno 1 ».*

P r e c e d e n z e .

Quando il treno 4 sia uno straordinario non compreso nell'orario di servizio, si deve tenere presente che nei casi *h) i)* l'indicazione di precedenza al treno 4 vale anche per indicare che al treno 2 deve essere segnata nel foglio di corsa la precedenza.

4. Treni straordinari che modificano l'orario di altri treni.

I n c r o c i .

Per l'indicazione degli incroci ai treni straordinari non compresi nell'orario di servizio valgono le norme del precedente art. 3.

P r e c e d e n z e .

Quando il treno Y sia uno straordinario non compreso nell'orario di servizio, nel primo dei casi previsti dall'art. 2 si indica al treno Y la precedenza sul treno 2 in *B* e non occorre alcuna altra annotazione.

Tale indicazione di precedenza all'Y vale anche per indicare che al treno 2 deve essere segnata nel foglio di corsa la precedenza.

Nel secondo caso si deve esporre nell'orario del treno Y annotazione identica a quella prevista nell'articolo 2.
